

Charles Berlitz



Trójkąt Bermudzki

i inne tajemnice

Zakrywała czarnoprostym i inne świątynie
Niespodzianki przyrody, obroncy,
kajdaczy, czy obłąkana widmo?



CHARLES BERLIOZ

TRÓJKĄT BERMUDZKI

TYTUŁ ORYGINAŁU: THE BERMUDA TRIANGLE

COPYRIGHT © 1974 BY CHARLES BERLITZ

1993 ISBN 83-900427-7-0

Rozdział 1

TAJEMNICA POWIETRZA I MORZA

Jest taki obszar zachodniego Atlantyku leżący w pobliżu południowo-wschodnich wybrzeży Stanów Zjednoczonych, tworzący konfigurację w kształcie trójkąta. Trójkąt ten rozciąga się od Bermudów na północy po południową Florydę, następnie na wschód przez Wyspy Bahama do punktu leżącego za Puerto Rico, na około 40° długości zachodniej, skąd na powrót do Bermudów. W światowym katalogu nie wyjaśnionych tajemnic obszar ten, zwany zwykle Trójkątem Bermudzkim, zalicza się do pozycji najbardziej niepokojących i wręcz niewiarygodnych. W jego obrębie w ciągu dwudziestu sześciu lat (1948 –1974) ponad sto samolotów i statków dosłownie rozpłynęło się w powietrzu, nie pozostawiając ani jednego ciała, ani nawet szczątków zaginionych obiektów. Zniknięcia owe zdarzają się nadal, z wyraźnie nasilającą się częstotliwością, mimo iż powietrzne i morskie szlaki są dzisiaj bardziej uczęszczane, poszukiwania dokładniejsze, a wszelkie dane zbierane starannie. Wiele z zaginionych samolotów utrzymywało aż do chwili zniknięcia normalny kontakt radiowy z bazą czy miejscem przeznaczenia, inne natomiast meldowały, że ich instrumenty pokładowe zachowują się nieprawidłowo, że igły kompasów wirują, że w pogodny dzień niebo staje się żółte i mgliste, że ocean, wokół spokojny, „nie wygląda, jakby był w porządku”, bez żadnych dalszych wyjaśnień, co właściwie jest „nie w porządku”.

Przedmiotem jednej z najbardziej intensywnych akcji poszukiwawczo-ratunkowych, prowadzonych z morza i powietrza, stała się grupa pięciu samolotów typu TBM-3 Avenger należących do marynarki wojennej USA (lot z Bazy Marynarki Lotniczej w Fort Lauderdale z 5 grudnia 1945 roku) wraz z samolotem „Martin Mariner”, który poleciał im na ratunek. Żadnych szalup ratunkowych, plam oleju czy szczątków maszyn nie znaleziono. Inne samoloty ginęły wielokrotnie podczas przyjmowania instrukcji lądowania, zupełnie – by użyć zwrotu z raportu Wydziału Poszukiwań Morskich – „jakby wpadły w jakąś dziurę w niebie”. Małe i duże statki zniknęły, nie pozostawiając po sobie szczątków, jakby razem z załogami zostały wciągnięte w inny wymiar. Duże statki, jak mierzący 130 m frachtowiec „Marinę Sulphur Queen” i USS „Cyklops”, o wyporności 19 000 ton z załogą liczącą 309 ludzi, po prostu zniknęły – podczas gdy inne znajdowano dryfujące w obszarze Trójkąta, czasem z jakimś zwierzęciem na pokładzie, psem czy kanarkiem, które – rzecz jasna – nie mogły dać żadnych wskazówek naprowadzających na trop tego, co się zdarzyło. W jednym przypadku razem z załogą zginęła także mówiąca papuga.

Nie wyjaśnione zniknięcia w Trójkącie Bermudzkim zdarzają się po dziś dzień i każdemu nieprzybywającemu statkowi czy samolotowi, który doczeka się na koniec komunikatu: „poszukiwań zaniechano”, ogłaszanego przez Dystrykt VII Straży Wybrzeża, towarzyszą wypowiedane lub nie wypowiedane komentarze i domysły, zarówno ludzi jak i ratowników, sugerujące istnienie związku między wszystkimi tajemniczymi wypadkami w obszarze Trójkąta Bermudzkiego.

W opinii publicznej coraz bardziej utrwała się przekonanie, że w obszarze tym dzieje się coś

niedobrego, a liczne doniesienia ludzi, którzy na statkach i w samolotach doświadczyli w Trójkącie czegoś niewiarygodnego i... przeżyli, przyczyniają się do powstawania nowej legendy morskiej, chociaż groźba dla samolotów i statków pozostaje wciąż nie zgłębioną tajemnicą.

Dla wyjaśnienia zdarzających się ciągle zniknięć i domniemanych wypadków śmierci (domniemanych – gdyż zwłok nie znaleziono), wysuwano najprzeróżniejsze, fantastyczne powody. Wśród nich: nagłe, olbrzymie fale wywołane trzęsieniami ziemi; pioruny kuliste rozsadzające samoloty; ataki morskich potworów; zakrzywienia czasoprzestrzeni prowadzące w inny wymiar; elektromagnetyczne lub grawitacyjne wiry powodujące katastrofy samolotów i zatonięcia statków; zawładnięcia i uprowadzenia przez powietrzne czy podwodne UFO pilotowane przez istoty z nadal żyjących starożytnych kultur, kosmitów lub ludzi z przyszłości poszukujących egzemplarzy okazowych współczesnych mieszkańców Ziemi.

Jedna z najbardziej zdumiewających myśli została wypowiedziana przez Edgara Cayce'a, „śpiącego proroka”, medium psychiczne i uzdrowiciela, zmarłego w 1944 roku w Wirginii. Cayce przepowiedział – zanim jeszcze podejrzewano istnienie promieni laserowych – że mieszkańcy pradawnej Atlantydy używali jako źródła energii kryształów umieszczonych w okolicach wysp Bimini, a następnie przypuszczalnie zatopionych w Tongue of the Ocean niedaleko wyspy Andros w Bahamie, gdzie notowano wiele zaginięć. Według tej koncepcji źródło energii, zatopione na półtora kilometra pod powierzchnią oceanu na zachód od Andros, w dalszym ciągu jeszcze wywiera sporadycznie wpływ na działanie kompasów i aparatury elektronicznej dzisiejszych statków i samolotów.

W każdym razie wyjaśnienie czy rozwiązanie tej zagadki wydaje się łączyć z morzem, które samo w sobie stanowi ostatnią z największych tajemnic, przed jaką stoją mieszkańcy Ziemi. Bo chociaż znajdujemy się już na progu kosmosu, cokolwiek tęsknie weń spoglądając, i wierzymy, że Ziemia, tak dokładnie dziś zbadana, nie kryje już przed nami żadnych niespodzianek, to prawda jest taka, że około trzy piąte powierzchni globu – głębie oceanów – są przez nas może nawet mniej zbadane niż kraterzy na Księżycu. Trzeba jednak pamiętać, że już od dawna znamy ogólne zarysy dna oceanicznego, wykreślane najpierw za pomocą mechanicznego sondowania, a ostatnio przy użyciu innych urządzeń – sonaru, łodzi podwodnych, batyskafów i kamer umieszczanych na dnie. Pozwalają one nanosić na mapy ukształtowanie dna i podmorskie prądy oraz służą do wykrywania złóż ropy naftowej w obrębie szelfów kontynentalnych, a wkrótce pewnie i na większych głębokościach.

Działania prowadzone w czasie tak zwanej zimnej wojny i coraz częstsze posługiwanie się łodziami podwodnymi, pomimo czyhających na nie niebezpieczeństw (o czym przekonała się marynarka francuska na Morzu Śródziemnym, a amerykańska na Atlantyku) przyczyniłyby się znacznie – gdyby ujawniono zebrane materiały – do poszerzenia naszej wiedzy o dnie oceanicznym. Lecz nawet przy wykorzystaniu całej naszej dotychczasowej wiedzy pamiętamy, że najgłębsze partie oceanów z całą pewnością nadal muszą skrywać przed nami jakieś istotne niespodzianki. Na równinach głębinowych, w sąsiadujących z nimi kanionach i głębinach, może istnieć świat zwierząt, jakiego się w ogóle nie spodziewamy. „Wymarły” egzemplarz ryby trzonopłetwej (ponoć historycznej) ze szczątkowymi odnóżami został odkryty na Oceanie Indyjskim w roku 1938 w formie żywej i mającej się całkiem nieźle. Czasy świetności tej czworonogiej, żarłocznej ryby przypadają na okres sprzed 60 mln lat, zaś jej ostatni skamieniały

okaz – zanim odkryto żywy – datowany był na 18 mln lat wstecz.

Szczegółowe relacje pochodzące od wiarygodnych i bezstronnych świadków, opowiadających o napotkaniu „węża morskiego”, szkicują lub opisują dokładniej stwory z budowy bardzo podobne do plioceńskich monozaurów lub ichtiozaurów, najwidoczniej wciąż jeszcze żyjących w głębinach oceanów. Kilkakrotnie stworzenia te były widziane przez setki świadków, kiedy to zbliżały się do plaż i portów w różnych miejscach globu – od Tasmanii po Massachusetts. Potwór z jeziora Loch Ness, pieszczotliwie zwany przez miejscowych Szkotów „Nessie” i regularnie, choć niewyraźnie, fotografowany, może być mniejszą formą olbrzymiego ichtiozaura, czyli rybojaszczura.

Oceanograf duński, Anton Bruun, widział kiedyś wyłowioną przez trawler, podobną do węgorza kijankę o długości prawie 2 m, jak również jej postać larwalną, która, gdyby jej wzrost odbywał się proporcjonalnie, jako dorosły egzemplarz powinna uzyskać długość przeszło 20 m.

Chociaż nie udało się zdobyć żadnego okazu ogromnych kałamarnic, istnieją pewne przesłanki, że mogą one osiągać rozmiary niektórych bajkowych węży morskich i w rzeczywistości te właśnie stwory mogłyby być widziane przez tak wielu świadków. Ich rozmiary szacuje się na podstawie odnajdywanych niekiedy szczątków kostnych, jak również kolistych śladów na grzbietach wielorybów, którym przyssawki macek kałamarnic usunęły ze skóry pigment w trakcie tytanicznych zmagania w głębinach.

Jakkolwiek dowiadujemy się coraz więcej o życiu w głębi morza, większość naszych obserwacji i odkryć nowych żyjących w nich gatunków jest dziełem przypadku. Dla porównania: jesteśmy w sytuacji przybyszów z kosmosu, którzy, zarzucając sieci w różnych punktach globu, wyciągają tylko to, co akurat znalazło się w ich zasięgu.

Nawet te stworzenia morskie, które znamy na co dzień, przedstawiają się nam tajemniczo, jeżeli chodzi o ich wędrówki czy proces rozmnażania się. Zagadkę stanowią węgorze z wód środkowej Ameryki i Europy spotykające się na wylęgu w Morzu Sargassowym, z którego tylko młode osobniki docierają do miejsc rozpoczęcia wędrówki przez ich rodziców; tuńczyki, ruszające od brzegów Brazylii, dopływające do Nowej Szkocji, a następnie do Europy, z których później niektóre – ale tylko niektóre – wędrują dalej na Morze Śródziemne; kolczaste kraby, maszerujące po morskim dnie, po pochyłościach kontynentalnych stoków i dalej w dół do nieznanym miejsc przeznaczenia na głębinowej równinie.

Inną zagadkę stanowią wielkie rowy oceaniczne, mające, co dziwne, mniej więcej jednakową głębokość, wahającą się w granicach 11 km, i stworzenia, które żyją tam pod tak olbrzymim ciśnieniem. Następnie prądy oceaniczne, te wielkie rzeki mórz, z których jedne płyną na powierzchni, zmieniając głębokość, zaś inne – paręset kilometrów niżej i często w innych kierunkach niż prądy powierzchniowe. Na Pacyfiku mamy Prąd Cromwella, który w latach pięćdziesiątych podniósł się do powierzchni, aby potem wrócić na swój poprzedni podpowierzchniowy poziom. Prawie wszystkie prądy skręcają w określonym kierunku: prądy na półkuli północnej – zgodnie z ruchem wskazówek zegara, natomiast na półkuli południowej – w kierunku przeciwnym. Ale dlaczego wyjątkiem jest Prąd Benguela płynący bez odchylenia?

Kolejne tajemnice kryją w sobie wiatry i fale. Najbardziej nagłe i gwałtowne burze zdarzają się tylko w dwóch miejscach: huragany na Morzu Karaibskim i zachodnim obszarze Atlantyku oraz tajfuny w południowej części Morza Chińskiego. Czasem jednak przepotężne fale, tak zwane sejsze, pojawiają się na spokojnym skądinąd morzu. Uważa się, że powstają one na skutek podwodnego

przesuwania się mas lądowych lub trzęsień ziemi nie zauważonych z lądu i których nie są w stanie uchwycić stacje meteorologiczne.

Bogactwa mineralne oceanów nie dają się obecnie obliczyć: wydobywanie i eksploatacja tych zasobów, a także złóż ropy naftowej, mogą decydująco wpłynąć na przyszłą sytuację finansową świata. Opiekuńcze morze ukrywa również skarby i relikty dawnych cywilizacji. Wiele z nich daje się łatwo dostrzec w płytkich wodach przybrzeżnych Morza Śródziemnego i atlantyckiego szelfu kontynentalnego, ale inne mogą leżeć nawet na głębokości prawie 2 km, jak u wybrzeży Peru, gdzie sfotografowano rzeźbione kolumny, spoczywające wśród czegoś, co wygląda na zatopione budynki. Wskazywałoby to na gwałtowne zapadnięcie się lądu już w erze człowieka cywilizowanego.

Historie zatopionych kultur przetrwały w wielu rejonach oceanu – od zaginionej Atlantydy na środkowym Atlantyku w okolicach Bahamy czy też wschodniej części Morza Śródziemnego, poprzez tajemnicze Wyspy Wielkanocnej i inne przepaście cywilizacje na południowym Pacyfiku, aż po domniamaną kulturę pogrzebaną pod lodami Antarktydy, która musiałaby powstać zanim jeszcze przesunęły się bieguny globu.

Pewne fragmenty dna oceanicznego wydają się stale przemieszczać; w maju 1973 roku część rowu Bonin w pobliżu Japonii podniosła się o 1800 m. Większość z setek tysięcy trzęsień ziemi, jakie zdarzają się każdego roku, notuje się wzdłuż Grzbietu Środkowoatlantyckiego, gdzie od czasów antycznych lokalizowano legendarną Atlantyde. Następnie mamy zagadkę „fałszywego dna”: często podczas sondowań wykrywa się dno na głębokości o wiele płytszej niż przy poprzednich pomiarach, a wyniki późniejsze znowu wykazują głębokość z pierwszych sondowań. Przypuszcza się, że efekt fałszywego dna jest rezultatem obecności ławic ryb, lub innej drobnej fauny, tak gęstych, że hydrolokator podaje informację o istnieniu litego dna na tej głębokości.

Równie zagadkowe są dziwne świecące smugi „białej wody” w Prądzie Zatokowym. Różnie się o nich sędzi: że mogą być powodowane przez skupiska małych, fosforyzujących ryb, margiel poruszony z dna przez żyjące tam zwierzęta albo radioaktywność wody. Czymkolwiek są te smugi, a zwrócono na nie uwagę już dawno temu (wspomniał o nich także Kolumb), obecnie są ostatnim światłem, jakie dostrzegają na Ziemi astronauty lecący w kosmos.

Na koniec mamy wreszcie teorię wędrujących kontynentów, oddalających się od swoich pierwotnych pozycji, gdzie tkwiły połączone razem w jeden wielki superkontynent. Teoria ta dopiero niedawno została ogólnie zaakceptowana i, jak się okazuje, może mieć niebagatelne znaczenie dla wyjaśnienia ruchu obrotowego, budowy i zachowania się całego globu.

Istnieje jednak różnica między tymi różnymi problemami, które w końcu są do rozwikłania (jakkolwiek pozostają zawsze fascynujące), a tajemnicą Trójkąta Bermudzkiego, który może stanowić zagrożenie dla przemierzających go ludzi.

Jest oczywiście prawdą, że każdego dnia przelatują nad Trójkątem liczne samoloty, że codziennie przemierzają jego wody duże i małe statki, że tłumy podróżnych odwiedzają ten obszar każdego roku i jakoś nie zdarzają się katastrofy. Poza tym z najrozmaitszych przyczyn na morzach i oceanach zawsze ginęły i nadal giną okręty. Musimy wszakże pamiętać o różnicy między określeniem „zginęły na morzu”, co sugeruje znalezienie wraku, czy jakichś dających się zidentyfikować pływających szczątków, a określeniem „znikają bez śladu”. W żadnym innym miejscu nie wyjaśnione zniknięcia nie są tak liczne, nagłe i tak solidnie udokumentowane, przy

czym zaś towarzyszące im zjawiska praktycznie wykluczają możliwość zwykłego zbiegu okoliczności.

Wiele autorytetów w dziedzinie żeglugi i lotnictwa zauważyłoby, że jest absolutnie normalne, iż statki i samoloty giną w obszarze zbiegania się tak wielu linii lotniczych i morskich, gdzie panują wielce sprzyjające warunki do powstawania nagłych burz, przeróżnych wypadków oraz pomyłek nawigacyjnych. Te same autorytety skłonne są twierdzić, że Trójkąt Bermudzki w ogóle nie istnieje, że jego nazwa jest pojęciem błędnym i że tajemnica została wymyślona dla ludzi żądnych sensacji i obdarzonych wybujałą wyobraźnią. Linie lotnicze obsługujące ów rejon zgadzają się z tą opinią ze zrozumiałych powodów, mimo że jest wielu doświadczonych pilotów, którzy nie są tak pewni owego „nieistnienia”.

Ci, którzy twierdzą, że Trójkąta Bermudzkiego nie ma, pod jednym względem mają rację: Trójkąt nie wyjaśnionych zniknięć nie jest właściwie trójkątem, ale raczej elipsą, czy też gigantycznym wycinkiem koła, z wierzchołkiem w pobliżu Bermudów i zakrzywioną podstawą idącą łukiem na południowy wschód od dolnej Florydy po Puerto Rico i przez Morze Sargassowe z powrotem do Bermudów.

Specjaliści zgadzają się co do jego położenia ogólnie, ale już w szczegółach się różnią.

I tak Ivan Sanderson, który zajmował się tym problemem w licznych artykułach i książce „Niewidzialni mieszkańcy” [* "Cytowane tytuły prac – w przekładzie tłumacza.] doszedł do wniosku, że faktycznie chodzi tu o elipsę lub romb i że podobnych jest na całym świecie dwanaście – mają być rozmieszczone na całej kuli ziemskiej w regularnych odstępach, włącznie z owianym złą sławą japońskim „Morzem Diabła”.

John Spencer sądzi, że ten niebezpieczny obszar biegnie wzdłuż szelfu kontynentalnego, zaczyna się w okolicach Wirginii i idzie na południe, wzdłuż wybrzeży USA, za Florydę, wokół Zatoki Meksykańskiej, obejmując podwodne rafy Wysp Karaibskich i skraj Bermudów.

Vincent Gaddis, autor „Niewidzialnych horyzontów” i artykułu w magazynie „Argosy”, w którym prawdopodobnie po raz pierwszy użył nazwy „Trójkąt Bermudzki”, ustala z grubsza jego trójkątny kształt, wyznaczony „...linią od Florydy do Bermudów i od Bermudów do Puerto Rico i z powrotem do Florydy przez Wyspy Bahama”. Z kolei John Godwin w książce „Ten zaskakujący świat” podsuwa myśl, że „Morze Nieszczęść” jest „...mniej więcej kwadratem, którego krańce rozciągają się od Bermudów do wybrzeża Wirginii” z południową granicą utworzoną przez „Kubę, Hiszpanię i Puerto Rico”.

Nawet Straż Wybrzeża Stanów Zjednoczonych, która nie wierzy w Trójkąt Bermudzki, uprzejmie podaje jego położenie wszystkim, którzy chcieliby zasięgnąć o nim informacji. Specjalny druk (nr 5720) dotyczący Dystryktu VII podaje: „Trójkąt Bermudzki”, albo „Trójkąt Diabła”, jest wymagowanym obszarem położonym nieopodal południowo-wschodniego wybrzeża USA na Atlantyku, znanym jako miejsce częstych nie wyjaśnionych zaginięć statków, małych łodzi i samolotów. Za wierzchołki tego trójkąta uznaje się powszechnie Bermudy, Miami na Florydzie i San Juan na wyspie Puerto Rico”.

Meteorolodzy często określają „Trójkąt Diabła” jako obszar ograniczony liniami biegnącymi od Bermudów na północ do Nowego Jorku i na południe do Wysp Dziewiczych, z pofalowaną zachodnią granicą do 75° długości zachodniej włącznie.

W kołach związanych z żeglugą wiadomo było od dawna, że wiele zniknięć statków z przeszłości i

obecnych przyczynia się do powstania legendy o „Morzu Zaginionych Statków”, czy „Cmentarzysku Okrętów”, leżącym na Morzu Sargassowym, którego część znajduje się wewnątrz Trójkąta Bermudzkiego. Liczba relacji o zniknięciach statków wydaje się zwiększać od początku lat sześćdziesiątych dziewiętnastego stulecia, być może ze względu na bardziej szczegółowe, niż dawniejsze, doniesienia. Zniknięcia te zaczęły się po wojnie domowej, co wyklucza hipotezę o działalności korsarzy Konfederacji.

Ale oto kilka miesięcy po drugiej wojnie światowej ma miejsce wstrząsający wypadek nasuwający myśl, że samoloty lecące nad owym obszarem mogą dosłownie rozpuścić się w powietrzu – przypuszczalnie z tych samych powodów, z których statki rozpływają się na morzu. Był to właśnie ów incydent, który nadał Trójkątowi Bermudzkiemu jego nazwę.

Rozdział 2

TRÓJKĄT ZNIKAJĄCYCH SAMOLOTÓW

Trójkąt Bermudzki otrzymał swoją nazwę w rezultacie zniknięcia sześciu samolotów marynarki wojennej USA i ich załóg 5 grudnia 1945 roku. Pięć samolotów, które prawdopodobnie zniknęły jednocześnie, odbywało rutynowy lot ćwiczebny. Plan przewidywał przelot po trójkącie z lotniska marynarki w Fort Lauderdale na Florydzie, 260 km na wschód, 65 km na północ i z powrotem do bazy, po kursie południowo-zachodnim. Bermudy użyczyły swej nazwy obszarowi, zwanemu dotychczas różnie: „Trójkątem Diabła”, „Trójkątem Śmierci”, „Morzem Nieszczęść”, „Cmentarzyskiem Atlantyku” i w inny sposób. Stało się tak głównie dlatego, że zauważono, iż wierzchołek trójkąta stanowiącego trasę lotu z Fort Lauderdale, leżał na jednej linii z Bermudami, a ponadto, że Bermudy stanowią północną granicę zarówno wcześniejszych, jak i niedawnych niezwykłych zaginięć statków i samolotów. Ale nigdy żaden wypadek nie był tak godny uwagi jak owo totalne zniknięcie całego szkoleniowego Lotu 19, wraz z wielkim samolotem ratowniczym „Martin Mariner” i 13-osobową załogą, który w nie wyjaśniony sposób „rozpłynął się” podczas akcji.

Ta skazana na zagładę eskadra opuściła bazę w Fort Lauderdale po południu 5 grudnia 1945 roku. Samoloty prowadzone były przez pięciu oficerów pilotów oraz dziewięciu, zamiast dziesięciu, członków załogi, po dwóch na każdą maszynę. Jedna maszyna miała więc tylko dwuosobową obsadę, gdyż trzeci członek załogi, z powodu złego przeczucia, poprosił o zwolnienie z lotu i nie został przez nikogo zastąpiony.

Samoloty te były bombowcami torpedowymi typu Grumman TBM-3 Avenger, zaopatrzonymi w paliwo wystarczające do pokonania odległości przeszło 1600 km. Panowała słoneczna pogoda, temperatura 18° C, miejscami pojawiały się rzadkie chmury, zanotowano umiarkowane wiatry południowo-zachodnie. Piloci odbywający lot tego samego dnia wcześniej donosili o idealnych warunkach meteorologicznych. Dla zaginionej grupy samolotów czas tej specyficznej misji oszacowano na dwie godziny. Maszyny zaczęły startować o godzinie 14.00 i do 14.10 wszystkie były już w powietrzu. Dowódca porucznik Charles Taylor, mający za sobą 2500 godzin w powietrzu, poprowadził samoloty do łacy Chicken Shoals, na północ od wysp Bimini, gdzie miało się odbyć ćwiczebne strzelanie do celów nawodnych. Piloci oraz członkowie załóg byli doświadczonymi lotnikami i nie należało spodziewać się niczego niezwykłego podczas lotu. Ale coś się jednak stało, i to coś poważnego. Około godziny 15.15, po zakończeniu ćwiczebnego strzelania, kiedy maszyny udały się na wschód, operator stacji radiowej na lotnisku w Fort Lauderdale, oczekujący kontaktu z samolotami, które miały się połączyć z wieżą, by otrzymać wskazówki dotyczące czasu powrotu i instrukcję lądowania, odebrał od dowódcy eskadry niezwyklej meldunek. Oto zapis tej rozmowy:

DOWÓDCA LOTU (porucznik Charles Taylor): Wzywam wieżę. Niebezpieczeństwo. Zdaje się, że zeszliliśmy z kursu. Nie widzimy lądu... Powtarzam... nie widzimy lądu.

WIEŻA: Jaka jest wasza pozycja?

DOWÓDCA LOTU: Nie jesteśmy pewni naszego położenia. Nie mamy pewności, gdzie jesteśmy... Zdaje się, że się zgubiliśmy...

WIEŻA: Weźcie kurs prosto na zachód.

DOWÓDCA LOTU: Nie wiemy, gdzie jest zachód. Wszystko jest nie takie... Dziwne... Nie mamy pewności co do jakiegokolwiek kierunku – nawet ocean nie wygląda jak powinien...

Około godziny 15.30 starszy instruktor lotów w Fort Lauderdale odebrał przez swoje radio meldunek od kogoś, kto wzywał Powersa, jednego z uczniów pilotażu, prosząc go o informacje dotyczące wskazań jego kompasu i usłyszał, jak Powers odpowiada: „Nie wiem, gdzie jesteśmy. Musieliśmy się zgubić po tym ostatnim zakręcie”. Instruktor zdołał nawiązać kontakt z dowódcą Lotu 19, który powiedział mu: „Oba moje kompasy wysiadły. Próbuję znaleźć Fort Lauderdale... Jestem pewien, że znajduję się nad Keys, ale nie wiem, w którym miejscu”. Szef lotów doradził mu wobec tego lecieć na północ, ze słońcem na lewym skrzydle – dopóki nie dotrze do lotniska Fort Lauderdale. W odpowiedzi usłyszał: „Właśnie przelecieliśmy nad niewielką wysepką... Żadnego innego lądu w polu widzenia...” – co wskazywało, że samolot dowódcy nie znajdował się nad wysepkami Keys, skąd powinien zobaczyć wyłaniający się ląd i że cała eskadra zgubiła kierunek. Meldunki samolotów Lotu 19 były niekiedy słabiej słyszalne z powodu zakłóceń atmosferycznych. Eskadra ta najwidoczniej nie mogła już odbierać sygnałów radiowych z wieży, ale wieża mogła słyszeć rozmawiających ze sobą pilotów. Niektóre zdania odnosiły się do zmniejszającej się ilości paliwa – „Mamy tylko na 120 km”. Chodziło tu o paliwo wystarczające na godzinny lot pod wiatr z prędkością 120 km/godz. Słyszano też pełne trwogi uwagi, że wszystkie żyroskopy i magnetyczne kompasy nie działają, ale „szaleją”, jak to określono, i każdy pokazuje inny kierunek. Przez cały ten czas potężna radiostacja w Fort Lauderdale nie mogła nawiązać żadnego kontaktu z eskadrą, chociaż rozmowy pilotów były dość dobrze słyszane.

Wśród personelu bazy zapanował popłoch na wiadomość, że Lot 19 znalazł się w niebezpieczeństwie na skutek rozproszenia. Wysuwano najrozszańsze przypuszczenia: że to atak wroga, choć druga wojna światowa skończyła się kilka miesięcy wcześniej, lub że działania wojenne zostały wznowione. W końcu z lotniska Banana River wysłano samolot ratowniczy – dwusilnikowy patrolowy hydroplan „Martin Mariner” z trzynastoosobową załogą.

O godzinie 16.00 z wieży usłyszano nagle, że porucznik Taylor niespodziewanie przekazał dowództwo starszemu pilotowi morskemu kapitanowi Stiverowi. Pomimo silnych zakłóceń i znacznych zniekształceń odebrano od niego meldunek: „Nie mamy pewności, gdzie jesteśmy... Sądzymy, że musimy znajdować się 360 km na północny wschód od bazy... Musieliśmy przelecieć nad Florydą i powinniśmy być teraz nad Zatoką Meksykańską...”. Dowódca widocznie podjął wówczas decyzję o zmianie kierunku lotu o 180° w nadziei, że uda im się wrócić na Florydę, ale kiedy wykonał zwrot, odbiór zaczął słabnąć, co wskazuje, że zawrócili w złym kierunku i lecą na wschód, oddalając się od wybrzeży Florydy w stronę otwartego morza. Niektóre raporty stwierdzają, że ostatnie usłyszane słowa brzmiały: „Wygląda jakbyśmy byli...”, chociaż inni słuchający wydają się pamiętać więcej: „Wchodzimy w białą wodę... Zupełnie zabłądziliśmy...” W tym samym czasie, zaledwie kilka minut po starcie hydroplanu, skierowanego do obszaru, gdzie przypuszczalnie powinien się znajdować Lot 19, wieża otrzymała meldunek od porucznika Come'a, jednego z oficerów „Martina Marinera”, donoszący, że na wysokości ponad 2 tys. metrów

wieją bardzo silne wiatry.

Był to ostatni meldunek wysłany z pokładu samolotu ratowniczego. Wkrótce potem wszystkie jednostki poszukiwawcze odebrały pilną depezę, że zaginęło nie pięć, a sześć maszyn. Zniknął bowiem również samolot ratowniczy z trzynastoma ludźmi na pokładzie.

Nie otrzymano więcej żadnego komunikatu od Lotu 19, ani od hydroplanu, który poleciał mu na ratunek. Jednakże nieco po godzinie 13.00 lotnisko Opa-Locka w Miami odebrało słaby przekaz radiowy, składający się z liter FT...FT, części znaku wywoławczego Lotu 19 (samolot dowódcy miał znak wywoławczy FT-28). Ale gdyby sygnał ten pochodził rzeczywiście od zagubionego patrolu, zostałyby nadany w dwie godziny po przypuszczalnym wyczerpaniu się paliwa.

Poszukiwania powietrzne, rozpoczęte jeszcze w dniu zaginięcia, zostały przerwane z powodu ciemności, ale łodzie Straży Wybrzeża kontynuowały poszukiwania rozbitków przez całą noc. Następnego dnia, w czwartek, z samego rana, rozpoczęło się gigantyczne przeczesywanie powierzchni oceanu, jedno z najbardziej intensywnych w historii. Lecz mimo wykorzystania 240 samolotów, 67 dodatkowych maszyn z lotniskowca „Salomons”, 4 niszczycieli, kilku łodzi podwodnych, 18 statków Straży Wybrzeża, kutrów poszukiwawczych i ratowniczych, setek prywatnych samolotów, jachtów i łodzi, mimo dodatkowych maszyn PBM z lotniska Banana River i pomocy RAF-u oraz jednostek marynarki wojennej Wielkiej Brytanii, stacjonujących na Bahamie – nie znaleziono najmniejszego śladu zaginionej eskadry.

Dzienna przeciętna wynosiła 167 lotów, odbywających się od świtu do zmroku na wysokości około 100 m nad powierzchnią wody – w ciągu każdej minuty przeszukiwano milion km² morza i lądu, obejmując Atlantyk, Wyspy Karaibskie, część Zatoki Meksykańskiej, Florydę i sąsiadujące z nią wyspy. Ogólny czas lotów poszukiwawczych wyniósł 4100 godzin i nie znaleziono żadnych tratw ratunkowych, szczątków, żadnych plam oleju. Przez kilka tygodni codziennie przeczesywano plaże Florydy i Wysp Bahama w nadziei odnalezienia jakichś wyrzuconych przez fale resztek zaginionych samolotów, ale bez powodzenia.

Rozpatrzono wszelkie możliwe informacje, które mogłyby naprowadzić na rozwiązanie zagadki. Z początku sądzono, że meldunek o jakimś czerwonym płomieniu, zauważonym w dniu wypadku nad lądem przez samolot handlowy, oznaczał eksplozję zaginionego „Martina Marinera” – później zaprzeczono temu. Jeszcze później, około godz. 19.30 statek handlowy doniósł o zauważeniu wybuchu na niebie, ale gdyby chodziło tu o samoloty Avenger, oznaczałoby to, że latały one jeszcze w kilka godzin po wyczerpaniu się ostatnich rezerw paliwa. Co więcej, aby wyjaśnić w ten sposób zaginięcie bez śladu wszystkich samolotów, należałoby założyć, że wszystkie razem uległy katastrofie i eksplodowały tuż po urwaniu się kontaktu i nastaniu ciszy radiowej. Ponadto ani z samolotów Lotu 19, ani z „Martina Marinera” nie otrzymano sygnału SOS.

Jeśli chodzi o ewentualność przymusowego lądowania na morzu, to samoloty typu Avenger mogą wodować i utrzymywać się na powierzchni przez 90 sekund – załogi są odpowiednio przeszkolone i przygotowane do opuszczenia maszyny w ciągu 60 sekund. Samoloty wyposażone były w tratwy ratunkowe, dostępne z zewnątrz. Tak więc prawie w każdym przypadku przymusowego lądowania na powierzchni morza, tratwy powinny pływać i zostać w końcu znalezione. Podczas wczesnej akcji ratunkowej niektórzy z poszukujących zanotowali wielkie fale, ale odstępy między nimi były tak duże, że samoloty w razie konieczności mogły na nich lądować. Dziwna uwaga na temat „białej wody” w ostatnim przekazie z Lotu 19 może mieć jakiś związek z

gęstą-i mylącą mgłą, jaka czasami pojawia się na tym obszarze. Mogłaby ona wyjaśniać zarówno brak widoczności jak i stwierdzenie, że „słońce nie wygląda jak należy”, ale z kolei nie powinna wpłynąć na działanie kompasów i żyroskopów. Ponadto wiadomo wprawdzie, że między Florydą i Wyspami Bahama istnieje martwa strefa radiowa, lecz kłopoty samolotów zaczęły się zanim nastąpiła utrata kontaktu radiowego.

Dyskutowano też możliwość postawienia przed sądem wojennym oficera odpowiedzialnego za sprzęt techniczny, ale później oczyszczono go z zarzutów, gdy zdołano ustalić, że przed startem całe wyposażenie zostało sprawdzone.

Wydział Poszukiwań Morskich po zbadaniu wszelkich dostępnych dowodów wiedział na temat tego, co się naprawdę stało, tyle samo, ile przed całym dochodzeniem. Raport stwierdza w pewnym momencie: „Z odebranych przekazów radiowych wynika, że samoloty zagubiły się i że ich kompasy nie działały prawidłowo”.

Oficer informacyjny, kapitan W.C.Wingard był trochę bardziej ścisły w wywiadzie prasowym, przeprowadzonym zaraz po tym wydarzeniu: „Członkowie Wydziału Poszukiwań nie byli w stanie nawet domyślać się, co właściwie zaszło”. Inny członek Wydziału skomentował to nieco dramatycznie: „Rozpłynęli się, jakby polecili na Marsa”, wprowadzając w ten sposób intrygujące elementy kosmicznych podróży z ewentualną obecnością UFO, które od tego czasu stały się istotną częścią legendy Trójkąta Bermudzkiego. Poważni badacze i oceanografowie wysuwają szereg hipotez, w jaki sposób te oraz tak wiele innych samolotów i statków mogły zginąć wraz z załogami i pasażerami bez najmniejszego śladu.

Porucznik komandor R.H. Wirshing, w czasie wypadków pełniący funkcję oficera szkolenia w Fort Lauderdale, który kilka lat poświęcił rozważeniu tego przypadku, sądzi, że określenie „zniknąć” jest ważnym czynnikiem losu załóg Lotu 19, ponieważ nie ma dowodu, że ludzie ci faktycznie stracili życie. Matka jednego z zaginionych pilotów, przesłuchiwana w czasie śledztwa, powiedziała, że ma wrażenie, jakby jej syn „ciągle żył gdzieś w przestworzach”, zaś doktor Manson Valentine, mieszkający w Miami przez wiele lat i śledzący rozwój wypadków na tym obszarze, stwierdził w wywiadzie dla lokalnej „Miami News”: „Oni ciągle są tutaj, ale w innym wymiarze, wciągnięci tam, być może, przez UFO”. Oficer Straży Wybrzeża, członek Wydziału Poszukiwań Morskich, zauważył z zadziwiającą otwartością: „Nie wiemy, co u diabła się tam dzieje!” a końcowe, bardziej formalne oświadczenie innego oficera Wydziału wyrażało zgodne stanowisko oficerów dochodzeniowych: „To bezprecedensowe zniknięcie w czasach pokoju wydaje się być absolutną tajemnicą, najdziwniejszą ze wszystkich badanych, jakie znajdują się w kronikach lotnictwa morskiego”.

Z katastrofami, szczególnie morskimi, często związane są elementy niewiarygodnych zbiegów okoliczności. Tak na przykład podczas zderzenia frachtowca „Stockholm” ze statkiem pasażerskim „Andrea Doria”, dziewczynka znajdująca się na statku pasażerskim i znająca tylko język hiszpański, została wyrzucona przez dziób i razem z częścią kabiny przebiła ściankę „Stockholma”, a następnie wpadła do kabiny marynarza, który także jako jedyny ze swej załogi znał hiszpański. Perypetie Lotu 19 nie były więc pod tym względem wyjątkiem. Komandor R.H.Wirshing, wówczas porucznik na stanowisku oficera szkoleniowego w bazie Fort Lauderdale – na podstawie jego osobistych uwag powstała zresztą duża część powyższego materiału – pamięta, że tego samego dnia, także podczas porannego lotu treningowego, zdarzyło się coś niezwykłego. W trakcie owego wcześniejszego lotu, o wiele mniej sensacyjnego i w relacjach prasowych na ogół pomijanego,

również na skutek awarii kompasów eskadra zamiast wrócić do bazy, lądowała o 80 km dalej na północ.

Wydaje się, że przecucie katastrofy miało przynajmniej dwóch członków Lotu 19. Jednym z nich był sam instruktor lotu.

O godzinie 13.15 przybył spóźniony na odprawę przedstartową i poprosił dyżurnego oficera o zwolnienie z wyznaczonego zadania. Jego prośba nie zawierała żadnego uzasadnienia, po prostu stwierdził, że nie chce brać udziału w żadnym locie. Ponieważ zwolnienie nie było możliwe, otrzymał odpowiedź odmowną.

Drugi przypadek, którego osobistym świadkiem był porucznik Wirshing, to szerzej komentowana historia kaprała marynarki Allana Kosnara, wyznaczonego do udziału w Locie 19, który jednak nie stawiał się na miejsce odprawy. Prasa cytowała, że miał on jakoby powiedzieć: „Nie potrafię wyjaśnić dlaczego, ale z jakichś dziwnych powodów postanowiłem tego dnia nie lecieć”.

Jednakże według porucznika Wirshinga, kapral ów, weteran walk na wyspie Guadalcanal, miał jeszcze tylko cztery miesiące do końca służby i już o wiele wcześniej prosił o zwolnienie z obowiązku odbywania ćwiczeń. W pamiętnym dniu sprawa ta wypłynęła ponownie i porucznik Wirshing poradził mu, aby zwrócił się do lekarza wojskowego. Kapral posłuchał jego rady i w rezultacie Lot 19 wystartował bez jednego członka załogi. Kiedy stało się już jasne, że lotnicy popadli w tarapaty, porucznik Wirshing udał się do baraku żołnierzy w poszukiwaniu ochotników do akcji ratowniczej. Pierwszą osobą, jaką tam spotkał, był właśnie ów kapral, który powiedział: „Pamięta pan, jak kazał mi pan zgłosić się do lekarza? Poszedłem i dostałem zwolnienie. To właśnie mój samolot jest jednym z tych, które zaginęły”.

Ale dokumenty Lotu 19 podają, że maszyny wystartowały z załogą w komplecie, tak jakby w ostatniej chwili ktoś inny wskoczył do którejś z nich. Spowodowało to przeprowadzanie codziennych przeglądów całego personelu bazy dla stwierdzenia, czy nikogo nie brakuje. Kiedy upewniono się, że personel jest w komplecie, tajemnica „raportu o pełnym składzie załóg” stała się jeszcze jedną nie rozwiązana zagadką tego zniknięcia.

Kolejny niezwykły element tajemnicy Lotu 19 przedostał się do wiadomości publicznej w dwadzieścia dziewięć lat po incydencie, kiedy to Art Ford, reporter, pisarz i publicysta, który od początku zajmował się sprawą zaginionej eskadry, podał w ogólnokrajowej audycji TV, w 1974 roku, wstrząsającą rewelację, że porucznik Taylor powiedział przez radio: „Nie lećcie za mną... oni wyglądają, jakby byli z kosmosu”. Ford przyznał, że wiadomość tę przekazał mu w czasie rozgrywania się wydarzeń pewien radioamator, jednak nie dowierzał tej informacji z uwagi na trudności odbioru przez amatorskie radiostacje komunikatów z samolotów znajdujących się w ruchu oraz ze względu na podniecenie i krążące wokół incydentu plotki.

Jednak później, podczas swoich dociekań, Ford znalazł w zapisie rozmów samolotów z wieżą, załączone do raportu pod naciskiem rodziców zaginionych, pewne niezwykle potwierdzenie słów radioamatora. Ów oficjalny, początkowo tajny zapis, który, jak stwierdza Ford, udostępniono mu jedynie częściowo, zawiera co najmniej jedno zdanie – „Nie lećcie za mną” – pokrywające się ze zdaniem przekazanym przez krótkofalowca-amatora, które, rzecz znacząca, nigdy przedtem nie zostało ujawnione.

Chociaż mnóstwo statków i łodzi wycieczkowych zniknęło przed i po tym incydencie, warto zauważyć, że katastrofa, która przydarzyła się zarówno bombowcom, jak i hydroplanowi

ratownicemu, była pierwszym wypadkiem, który spotkał samoloty i pierwszym, w którym podjęto tak obszerne i dokładne, choć bezowocne, poszukiwania, przy udziale licznych jednostek powietrznych, morskich i lądowych.

Incydent ów mógł być powodem zwiększonych wysiłków poszukiwawczych, podejmowanych w wypadkach kolejnych zniknięć samolotów. Wysiłków mających na celu nie tylko ratowanie rozbitków, ale także, gdy czas umożliwiający przeżycie minął, wykrycie przyczyn katastrofy. Od czasu incydentu z Lotem 19, nie wyjaśnione zniknięcia samolotów handlowych, prywatnych i wojskowych wydają się zdarzać z niepokojącą regularnością, jako dodatek do „normalnych” zaginięć dużych i małych statków, jakie notowano już od dziesiątków lat. Jednak dziś, kiedy istnieją specjalne powietrzno-morskie ekipy ratownicze, łączność radiowa z bazą, doskonalsze instrumenty i lepiej opracowane metody poszukiwań, każde zniknięcie badane jest ze znacznie większą dokładnością.

3 lipca 1947 roku wojskowy samolot amerykański typu C-54, z załogą sześciu ludzi na pokładzie, odbywający rutynowy lot z Bermudów na lotnisko wojskowe Morrison w Palm Beach, zniknął gdzieś na tej trasie. Jego ostatnia stwierdzona pozycja znajduje się około 160 km od Bermudów. Natychmiastowe intensywne poszukiwania z morza i powietrza, przeprowadzone przez armię lądową, marynarkę wojenną i Straż Wybrzeża, objęły ponad 250 tys. km² morza, jednak, nie licząc obić foteli i butli tlenowej n i e zidentyfikowanych jako sprzęt z zaginionego samolotu, żadnych szczątków ani plam oleju nie spostrzeżono.

W obszarze Trójkąta Bermudzkiego zanotowano, w miarę dalszych zniknięć, nieco alarmującą prawidłowość, tę mianowicie, że większość z nich następowała w szczycie sezonu turystycznego i hotelowego, od listopada do lutego. Jeszcze bardziej zastanawiające było odkrycie, że wielka liczba wypadków zdarzyła się w okresie kilku tygodni przed i po Bożym Narodzeniu.

Samolot towarzystwa British South American, czterosilnikowy Tudor IV (przerobiony na samolot pasażerski bombowiec typu Lancaster) o nazwie „Star Tiger”, zniknął 29 stycznia 1948 roku w drodze z Azorów na Bermudy. Na pokładzie znajdowało się 6 osób załogi i 25 pasażerów, wśród nich Sir Arthur Cunningham, brytyjski marszałek lotnictwa z ostatniej wojny światowej, były dowódca Second Tactical Air Force RAF-u. „Star Tiger” miał lądować na lotnisku Kindley na Bermudach i o godzinie 22.30, na krótko przed ETA (planowanym czasem przylotu – Arrival Estimated Time), pilot nadał przez radio meldunek do wieży kontrolnej, podając między innymi, że „pogoda i warunki lotu są doskonałe” oraz: „Spodziewajcie się nas w planowym czasie”. Zgodnie z komunikatem pilota, samolot znajdował się wówczas 600 km na północny wschód od Bermudów. Dalszych meldunków nie było, lecz „Star Tiger” nigdy nie przyleciał. Nie otrzymano żadnego sygnału SOS, ani sygnału o niebezpieczeństwie, nic też nie wskazywało na możliwość nieprawidłowego funkcjonowania samolotu w tych optymalnych warunkach pogodowych. Do północy „Star Tiger” został uznany za zaginiony i następnego dnia, 30 stycznia, przeprowadzono zakrojoną na wielką skalę akcję poszukiwawczo-ratunkową. Przez kilka dni 30 samolotów i 10 statków penetrowało bez rezultatów obszar oceanu. 31 stycznia, na północnym zachodzie od Bermudów, widziano parę skrzyń i pustych beczulek po oleju. Jednak gdyby przedmioty te pochodziły z zaginionego samolotu, znaczyłoby to, że zszedł on z kursu o wieleset kilometrów, a należy pamiętać, że pilot, podczas ostatniego kontaktu z wieżą kontrolną, nie wspomniał o niczym niezwykłym, dotyczącym kursu i funkcjonowania samolotu.

Podczas trwania bezskutecznych poszukiwań liczni radioamatorzy wzdłuż wybrzeża Atlantyku, a nawet głębiej na kontynencie, odebrali zniekształcony komunikat, w którym litery zastąpiono kropkami, jak gdyby ktoś obsługujący nadajnik nie znał alfabetu Morse'a. Nadane w ten sposób słowo brzmiało: „Tiger”. Jeszcze bardziej niesamowita relacja nadeszła z jednostki Straży Wybrzeża na Nowej Fundlandii. Kiedy komunikat ten się skończył, ktoś nadał przekaz słowny – po prostu wymieniając litery G–A–H–N–P. Był to znak wywoławczy zaginionego „Star Tigera”.

Przypuszczano, że sygnały te były zwykłym żartem, biorąc pod uwagę zdarzające się nieraz podobne wypadki maniackiego zachowania się niektórych ludzi, pasjonujących się różnymi katastrofami i znajdujących przyjemność w ich przeżywaniu. Jednak niepokojące podobieństwo do przypadku Lotu 19 nasuwa się samo przez się, jeśli przypomnieć sobie słabą, zanikającą depezę odebraną w Miami w wiele godzin po zaginięciu eskadry, której litery wywoławcze podano w taki sposób, jak gdyby przesłane zostały z o wiele większej odległości niż wynikałoby to z podanej pozycji samolotu w momencie zniknięcia.

Brytyjski minister lotnictwa cywilnego wyznaczył do zbadania zaginięcia „Star Tigera” komisję śledczą pod kierunkiem lorda Macmillana. Jej raport został opublikowany w osiem miesięcy po zniknięciu samolotu. Stwierdza on, że nie istnieją żadne podstawy do przypuszczeń, iż „Star Tiger” uległ katastrofie na skutek awarii radiostacji, mechanicznego uszkodzenia, wyczerpania się paliwa, niemożności znalezienia drogi do miejsca przeznaczenia, ani z przyczyn meteorologicznych czy błędnego określenia wysokości – aby wymienić tylko niektóre domysły. Mówiąc słowami raportu, nie było żadnych podstaw „do przypuszczeń, że podczas konstruowania samolotu Tudor IV lub produkcji tego konkretnego egzemplarza („Star Tigera”) popełnione zostały jakieś błędy lub doszło do zaniedbań technicznych, stojących w sprzeczności z przyjętymi zasadami bezpieczeństwa”. Ostateczna opinia komisji może być równie dobrze zastosowana do innych wypadków zniknięć samolotów w Trójkącie, zarówno przed jak i po zaginięciu „Star Tigera”. W raporcie czytamy dalej: „Prawdę powiedziawszy, jest to najbardziej kłopotliwy problem spośród przedstawionych kiedykolwiek do zbadania... Przy zupełnym braku dowodów dotyczących natury i przyczyny katastrofy «Star Tigera», komisja nie jest w stanie zrobić nic więcej, jak tylko zasugerować możliwe przyczyny, z których żadna nie wyczerpuje wszystkich cech prawdopodobieństwa. We wszelkich działaniach obejmujących stałe elementy – człowieka i maszynę, występują dwa czynniki o całkowicie odmiennym charakterze. Jeden to nieobliczalny element ludzki, uzależniony od mało jeszcze poznanych czynników, drugi to element techniki, podporządkowany zupełnie innym prawidłowościom. Katastrofa mogła być spowodowana przez któryś z tych czynników oddzielnie, albo też obydwaj jednocześnie. Na człowieka i maszynę mógł też mieć wpływ jakiś bodziec zewnętrzny. Co się stało w tym przypadku, nigdy nie będzie wiadomo”.

Nadzwyczajnym i dość niepokojącym zbiegiem okoliczności był fakt, który się zdarzył na dwanaście dni przed rocznicą zaginięcia samolotu „Star Tiger”. Zaginał bliźniaczy samolot – „Star Ariel”, na pokładzie którego znajdowało się 7 osób załogi i 13 pasażerów. Zniknął on podczas lotu z Bermudów na Jamajkę 17 stycznia 1949 roku. Całość trasy miała obejmować start z Londynu, przelot do Santiago w Chile i zabranie na Wyspach Bermudzkich paliwa na dalszych dziesięć godzin podróży. Kiedy „Star Ariel” opuszczał Bermudy o godzinie 7.45, morze było spokojne, pogoda dobra. Po około pięćdziesięciu pięciu minutach lotu, kapitan samolotu przesłał następujących rutynowy meldunek do lotniska na Bermudach: „Mówi kapitan McPhee z pokładu «Ariela», w drodze

z Bermudów do Kingston na Jamajce. Weszliśmy na wysokość przelotową. Pogoda piękna. Spodziewany czas przybycia do Kingston zgodnie z planem... Zmieniam częstotliwość, żeby złapać Kingston”.

Dalszych komunikatów z pokładu „Star Ariel” nie było ani później, ani nigdy potem.

Kiedy wszczęto poszukiwania, na obszarze, gdzie przypuszczalnie zaginał, znajdowały się odbywające manewry jednostki specjalne marynarki USA i z dwóch lotniskowców wystartowały samoloty, aby dołączyć do jednostek ratowniczych lotnictwa i Straży Wybrzeża, które płynęły z różnych miejsc wzdłuż brzegów Atlantyku. Z Bermudów i Jamajki wyleciały również samoloty brytyjskie.

Do poszukiwań morskich, prowadzonych przez angielskie statki handlowe i okręty marynarki brytyjskiej, przyłączyły się krążowniki, niszczyciele oraz amerykański okręt wojenny „Missouri”. Do wszystkich jednostek znajdujących się na tym obszarze wysłano następujący radiogram:

„Czterosilnikowy samolot British South American Airways „Star Ariel/Gagre”, który opuścił Bermudy 17 stycznia o godzinie 12.42 czasu uniwersalnego, lecąc na Jamajkę kursem 216 °, słyszany był po raz ostatni 17 stycznia z miejsca około 25 km na południe od Bermudów o godzinie 13.37 czasu uniwersalnego. Wszystkie jednostki pływające proszone są o zgłaszanie do niniejszych stacji zaobserwowanych pływających szczątków w rodzaju tapicerki kabiny, poduszek koloru niebieskiego, lotniczych łodzi ratunkowych Mae West koloru ciemnobrązowego – wszystko oznakowane literami BSAA oraz wszelkiego rodzaju pływającej odzieży”.

Siedemdziesiąt dwa samoloty, lecące w ciasnym szyku prawie skrzydło w skrzydło, przeczesaly prawie 400 tys. km² oceanu, zaczynając od miejsca, skąd nadany był ostatni meldunek radiowy i przesuwając się na południowy zachód w kierunku Jamajki. Nie udało się im odkryć nawet kawałka czegoś, co mogłoby zostać zidentyfikowane jako ślad katastrofy. 18 stycznia z samolotów brytyjskiego i amerykańskiego przekazano meldunki o „dziwnym świetle” na morzu, jednak wysłane we wskazany rejon jednostki poszukiwawczo-ratunkowe nie znalazły niczego i 22 stycznia wszystkie siły powietrzne zawiesiły operację.

Fakt, że te dwa brytyjskie samoloty, należące do towarzystwa British South American Airways, zaginały w odstępie prawie dokładnie jednego roku na tym samym obszarze, zrodził przypuszczenie o ewentualności sabotażu, chociaż w latach późniejszych podejrzewano by natychmiast uprowadzenie. Obie te możliwości, a także kwalifikacje załogi, sprawność instrumentów oraz warunki atmosferyczne zostały dokładnie zbadane przez komisję śledczą, zwaną Brabazon Committee. Nie znalazła ona jednak niczego, co potwierdziłoby owe przypuszczenia, nawet najmniejszego szczegółu naprowadzającego na jakikolwiek ślad i w związku z czym stwierdzono, że „...z uwagi na brak jakichkolwiek dowodów i szczątków, przyczyna katastrofy samolotu pozostaje nieznana”.

Jedną z rozważanych wówczas teorii zakładała, że do układu ciśnieniowego przedostał się bromek metylu z gaśnic, co stało się przyczyną eksplozji. Taki wybryk techniczny mógłby stać się przyczyną jednego wypadku, ale nie całej serii zniknięć na wspólnym obszarze.

Jednym z powodów, dla których poszukiwania „Star Ariela” odbywały się na tak wielką skalę, był fakt, że inny samolot pasażerski, czarterowy DC-3, odbywający lot z San Juan do Miami „rozpłynął się” wraz z 36 pasażerami i załogą wczesnym rankiem 28 grudnia 1948 roku. Bezowocne poszukiwania tego samolotu przy udziale bodaj czterdziestu samolotów wojskowych i licznych

statków, obejmujące ponad 800 tys. km² oceanu i wybrzeża, odwołane zostały zaledwie na tydzień przed zaginięciem „Star Ariela”.

Okoliczności towarzyszące zniknięciu DC-3 były nawet bardziej zaskakujące niż w poprzednich przypadkach. Również pogoda była świetna, a noc bezchmurna. Samolot wystartował 27 grudnia o godzinie 22.30. Podczas nocnego lotu kapitan samolotu Robert Liguist powiedział przez radio. „Wiecie co? Wszyscy śpiewają kolędy!” (Pamiętajmy o zbiegu okoliczności – większość zaginięć samolotów zdarza się około Bożego Narodzenia).

Wieża kontrolna w Miami odebrała o godzinie 4.13 kolejny meldunek z DC-3. Brzmiał on:

„Zbliżamy się do lotniska... Jesteśmy już tylko o 80 km na południe... Widzimy światła w Miami. Wszystko w porządku. Pozostajemy na nasłuchu i czekamy na instrukcję lądowania”. Samolotu nigdy już nie usłyszano, a poszukiwania na lądzie i morzu nie ujawniły żadnych dających się rozpoznać szczątków. Oczywiście rozbitków nie znaleziono, ani też nie było najmniejszych wskazówek co do losu pasażerów i załogi. Ponieważ kapitan podał pozycję samolotu jako zaledwie 80 km na południe od Miami, jest jeszcze dziwniejsze, że nikt nie widział eksplozji, żadnego ognia, że w powietrzu nie zabrzmiały SOS czy MAYDAY*[*MAYDAY – międzynarodowy sygnał radiowo–telewizyjny oznaczający niebezpieczeństwo grożące statkom czy samolotom i wezwanie pomocy (przyp. tłum.)]. Ponadto miejsce zniknięcia samolotu leży nad wysepkami Florida Keys, gdzie czysta woda o głębokości zaledwie 6 m pozwoliłaby umiejscowić i zidentyfikować maszynę. Był to jeden z tych przypadków, kiedy samolot i jego pasażerowie jakby się „zdematerializowali” tuż obok lotniska, co jest odpowiednikiem zniknięcia statku w zasięgu portu docelowego.

Od czasu zaginięcia „Star Ariela”, samoloty znikają mniej więcej według tego samego schematu: normalna procedura lotu, a potem – nic, żadnych szczątków, niczego pływającego na powierzchni, żadnego śladu załogi czy choćby podejrzanego skupiska rekinów.

Ale zniknęły ciągle także małe samoloty. W grudniu 1941 roku u wybrzeży Florydy zaginęło ich co najmniej dziewięć – liczba wystarczająco wysoka, aby sugerować niebezpieczeństwo w tym obszarze, nawet jeżeli wypadki owe nie przebiegały według takiej samej prawidłowości.

W latach pięćdziesiątych samoloty przepadają nadal. W marcu 1950 roku zniknął na północnym krańcu Trójkąta, w drodze do Irlandii samolot „US Globemaster”.

2 lutego 1952 roku transportowiec „British York” z 33 pasażerami i załogą zniknął w drodze na Jamajkę. Odebrano kilka słabych sygnałów SOS, które jednak prawie natychmiast ucichły.

30 października 1954 roku zniknął samolot „US Constellation” z 42 pasażerami i załogą podczas odbywającego się przy dobrej pogodzie lotu na Azory z lotniska marynarki wojennej Patuxent River, w stanie Maryland. Ponad 200 samolotów razem z wieloma statkami przeszukało dziesiątki tysięcy km² oceanu, ale niczego nie znaleziono. Tak jak w przypadku kilku innych samolotów, odebrano słabe, trudno rozpoznawalne sygnały SOS wkrótce po zniknięciu.

5 kwietnia 1956 roku, przerobiony na cywilny transportowiec samolot B-25 przepadł z 3 osobami na pokładzie w pobliżu Tonque of the Ocean, głębokiego na półtora kilometra, podwodnego kanionu na wschód od wyspy Andros w Bahamie.

9 listopada 1955 roku patrolowiec morski typu Martin Marlin P-5M należący do marynarki wojennej USA, zniknął w trakcie wykonywania zadania w okolicach Bermudów z załogą 10-osobową.

8 stycznia 1962 roku przepadł po starciu z lotniska wojskowego w Langley w Wirginii lecący na

Azory samolot sił powietrznych USA – tankowiec typu KB-50. Wypadek podobny do zniknięcia w 1954 roku samolotu „Super Constellation”, gdyż w obu przypadkach odebrano słaby przekaz radiowy o jakichś kłopotach, a potem – już tylko cisza i jak zwykle żadnych szczątków, żadnych wskazówek, mogących wyjaśnić, co się właściwie stało. Należy pamiętać, że i tu, i tu załoga miała do dyspozycji pełny zestaw sprzętu ratunkowego na wypadek przymusowego lądowania, a więc cokolwiek się zdarzyło, musiało się zdarzyć niespodziewanie i niesłychanie szybko.

Wkrótce po tym zanotowano incydent, przywodzący na myśl dramatyczną sytuację pilotów Lotu 19: prywatny samolot, przelatujący w pobliżu wyspy Wielkie Abaco w drodze do stolicy Bahamów Nassau na wyspie New Providence, nadał sygnał SOS. Chociaż poranna pogoda była znakomita, pilotowi wydawało się, że leci w jakiejś mgle i nie był w stanie podać swojej pozycji – nie mógł dostrzec nawet wyspy pod samolotem, pomimo że inni obserwatorzy meldowali o doskonałej widoczności na tym obszarze. Samolot zniknął całkowicie – po jakimś czasie znaleziono fragment jego skrzydła pływający po morzu.

Zaginiecie dwóch samolotów 28 sierpnia 1963 roku uważane było najpierw za zniknięcie, ale później, kiedy znaleziono i zidentyfikowano szczątki, tajemnica jeszcze bardziej się pogłębiła. Dwa czterosilnikowe, należące do sił powietrznych USA samoloty typu KC-135, służące do przeprowadzania operacji tankowania paliwa w powietrzu (pierwsze stracone w Trójkącie Bermudzkim odrzutowce), zniknęły po starcie z bazy wojskowej w Homestead na Florydzie wkrótce po podaniu swojej pozycji – 480 km na południowy zachód od Bermudów. Intensywne poszukiwania zlokalizowały przypuszczalne szczątki samolotów około 400 km na południowy zachód od Bermudów – prowadzący dochodzenie wywnioskowali więc, że samoloty zderzyły się w powietrzu. Jednak w kilka dni później znaleziono o 260 km dalej kolejne szczątki, które, jak sądzono, pochodziły z drugiego samolotu. Jeżeli zderzyły się w powietrzu – pomimo oficjalnego oświadczenia lotnictwa, że nie odbywały lotu w bezpośredniej bliskości – coś musiało rozdzielić ich szczątki o wiele szybciej, niż mogły to zrobić prądy morskie. A jeżeli katastrofy zdarzyły się jednocześnie niezależnie od siebie – jak być może stało się w wypadku pięciu Avengerów – jaki czynnik mógł spowodować awarię ich silników lub instrumentów w tym samym czasie?

Następnego miesiąca, 22 września, przepadł bez śladu pomiędzy stanem Delaware a docelowym portem w Azorach samolot C-132 „Cargomaster”. Ostatni meldunek pilota zawierał zapewnienie, że wszystko jest w porządku i podawał pozycję około 130 km od południowego wybrzeża Jersey. Intensywne poszukiwania przy udziale samolotów, jednostek Straży Wybrzeża i Marynarki Wojennej USA trwały do 25 września, ale nie znaleziono niczego, co można by zidentyfikować jako kawałki zaginionego samolotu.

5 czerwca 1965 roku samolot C-119, zwany „latającym wagonem towarowym”, podczas rutynowej misji z bazy wojskowej Homestead na wyspę Grand Turk, zniknął z 10 osobami załogi w pobliżu Bahamy. Ostatni meldunek z C-119 podawał pozycję około 160 km od miejsca przeznaczenia, a przewidywany czas przybycia za około godzinę. Był to ostatni meldunek – potem nastąpiły poszukiwania trwające pięć dni i pięć nocy. Straż Wybrzeża orzekła: „Wynik negatywny”, ze zwykłym komentarzem: „Przypuszczeń brak”.

Tak jak w przypadku Lotu 19, przechwycono słabe i niewyraźne sygnały, które wkrótce zamilkły, jakby coś blokowało odbiór radiowy, albo jakby samolot oddalał się, jak sugerowano, coraz dalej i dalej w przestrzeni i czasie. Warto wspomnieć, że inny samolot lecący po tej samej trasie co

zaginiony C-119, tylko w przeciwnym kierunku, donosił, że zarówno pogoda jak i widoczność były dobre.

W latach 1945–1965 na obszarze Trójkąta Bermudzkiego zniknęło piętnaście samolotów regularnych linii lotniczych oraz ogromna liczba samolotów cywilnych i wojskowych. Zjawisko nie przejawiało więc żadnych tendencji do zaniku.

Raczej niezwykle okoliczności towarzyszyły zaginięciu Carolyn Cascio, kobiety z licencją pilota, która w niewielkim samolocie zniknęła wraz z pasażerem 7 czerwca 1964 roku, podczas lotu z Nassau na wyspę Grand Turk w Bahamie. Kiedy doleciała do miejsca, gdzie miała się znajdować wyspa Grand Turk, podała przez radio, że nie może określić kierunków i że krąży nad dwiema nie zidentyfikowanymi wyspami, dodając: „Na dole nic nie ma”, a później: „Czy jest stąd jakieś wyjście?” Co dziwne, obserwatorzy z Grand Turk zauważyli, że w tym właśnie czasie mały samolot okrążył wyspę na około pół godziny przed swym zniknięciem. Ale jak to możliwe, by obserwatorzy doskonale widzieli samolot, zaś pilot nie mógł zobaczyć budynków na wyspie?

Samolot YC-122 z 4 osobami na pokładzie podczas lotu z Palm Beach na Florydzie na wyspę Wielka Bahama przepadł gdzieś na północny zachód od Bimini 11 stycznia 1967 roku.

Kolejne zaginięcie na stosunkowo krótkiej trasie z Fort Lauderdale do Freeport nastąpiło 1 czerwca 1973 roku, kiedy to pilot Reno Rigoni zniknął wraz z drugim pilotem, Bobem Cornerem, w samolocie Cessna-180. Przeprowadzone poszukiwania na przypuszczalnej trasie aż do Everglades nie ujawniły żadnych szczątków. Nie słyszano też żadnego radiowego wzywania pomocy.

Na początku lat siedemdziesiątych wydarzyło się jeszcze jedno niezwykle zniknięcie, tym razem balonu, 1450 km na południowy zachód od Azorów, w pobliżu miejsca, gdzie widziano go po raz ostatni 17 lutego 1974 roku. Zaginął nad Atlantykiem Thomas Gatch, pilot balonowy. Samoloty Marynarki Wojennej USA przeszukały prawie 600 tys. km² – bez rezultatu. I choć rozległy obszar oceanu i zmienność wiatru mogłyby wyjaśnić zaginięcie balonu w oceanie, to samo miejsce zniknięcia jest intrygujące.

O ile w każdym przypadku nie wyjaśnionego zniknięcia wysuwa się jakieś specjalne, odmienne racje i sugestie, to pewne określenia pojawiające się w wielu oficjalnych raportach, a także w książkach i artykułach opisujących wypadki w tym rejonie, często się powtarzają. Chodzi tu o CAT (Clear Air Turbulence – turbulencję czystego powietrza), następnie tak zwane „ścięcie przez wiatr”, „aberracje atmosferyczne”, „anomalie magnetyczne” i „zaburzenia elektromagnetyczne”, które mogłyby wyjaśnić pewne zaginięcia samolotów, choć zjawiska te nie mogą stanowić wyjaśnienia wszystkich zniknięć w Trójkącie Bermudzkim, zarówno samolotów jak i statków.

Chociaż Marynarka Wojenna USA i Straż Wybrzeża zdają sobie sprawę z występowania zakłóceń w pracy kompasów, a także istnienia w części tego obszaru martwej strefy radiowej, oficjalne podejście jasno obrazują słowa kapitana S.W. Humphreya: „Nie sądzi się, aby na obszarze tym występowały obecnie lub w przeszłości jakieś anomalie atmosferyczne. Loty samolotów liniowych i patrolowych odbywają się tu regularnie i bez wypadków”.

Niemniej zjawisko mnogości zniknięć w dolnej części Trójkąta Bermudzkiego, a szczególnie w rejonie Bahamy, wschodniego wybrzeża Florydy i wysepek Florida Keys, tak określił Ivan Sanderson, który zbadał ten rejon i liczne inne obszary, w jakich podobne wypadki zdarzają się od wielu lat: „Liczba zniknięć jest zupełnie nieproporcjonalna do liczby zaginięć na jakimkolwiek innym obszarze”.

A Dale Titler w swojej książce „Skrzydła tajemnicy”, rozważając fakt, że dotychczas „spora flota samolotowa” zniknęła bez śladu na tym niewielkim obszarze, słusznie zauważył, że: „Wszystkie te samoloty pilotowane były przez doświadczonych lotników i prowadzone przez wykwalifikowanych nawigatorów. Wszystkie posiadały na pokładzie radio i sprzęt ratunkowy i wszystkie zaginęły przy dobrej pogodzie”. [Przytacza też intrygującą uwagę, że] „prawie wszystkie samoloty zniknęły w dzień”.

Robert Burgess, inny autor i badacz zjawisk morza, pisze w swojej książce „Zatonięcia, ocalenia i wraki”: „Istnieją powody do przypuszczeń, że we wszystkich tych tajemniczych okolicznościach bierze udział czynnik o wiele istotniejszy niż przypadek”. [Dorzuca jeszcze, że bez względu na to, jak się nazwie zjawisko] „aberracją atmosferyczną czy w jakikolwiek inny sposób – to coś uderza bez ostrzeżenia i dostatecznie często, aby był powód do alarmu”.

Jak wspomnieliśmy już wcześniej, istnieją poważne rozbieżności w określeniu granic Trójkąta Bermudzkiego, podobnie jak i samego faktu jego istnienia. Wiemy, że opisuje się go jako faktyczny trójkąt, którego północnym wierzchołkiem są Bermudy, jako ogromny romboidalny obszar w zachodniej części północnego Atlantyku, jako obszar biegnący wzdłuż szelfu kontynentalnego przy południowych wybrzeżach USA, wzdłuż Zatoki Meksykańskiej i Antyli, albo też jako zmienny obszar rozciągający się od Bahamy do Florydy i, przez Florydę, do Zatoki Meksykańskiej. Jakikolwiek byłby jego dokładny kształt, rejon ten stworzył prawdziwą legendę o znikaniu już to samolotów, statków, jachtów, żaglowców i łodzi podwodnych, już to samych załóg opuszczonych statków. Działanie tajemniczych sił przypisuje się Trójkątowi Bermudzkiemu tak powszechnie, że każde zniknięcie lub jakiś tajemniczy wypadek wywołują komentarze i wspomnienia innych nie rozwikłanych zagadek.

Stacje radiowe i telewizyjne otrzymują zazwyczaj, co jest zrozumiałe, wiele pytań od słuchaczy, którzy mają zamiar lecieć nad obszarem Trójkąta Bermudzkiego. Na takie nerwowe pytania odpowiada się zwykle zapewnieniami, że podróż nie jest niebezpieczna, ponieważ niezliczone samoloty latają nad tym rejonem bez wypadków. Zaniepokojeni podróżni czasem zadają agentom biur podróży pytanie: „Czy lecicie przez Trójkąt Bermudzki?” – na które nietrudno jest odpowiedzieć przecząco, jako że granice tego trójkąta są dość płynne.

W jednym wypadku poddenerwowanemu pasażerowi dopytującemu się o przyczynę opóźnienia samolotu wytłumaczono: „Musieliśmy oblecieć dookoła Trójkąta Bermudzki”.

Innym czynnikiem uspokajającym jest fakt, że dzisiejszy samolot ma o wiele więcej urządzeń zabezpieczających niż te, które dawniej zaginęły w Trójkącie Bermudzkim. Niektórych z tych urządzeń nie było jeszcze w użyciu, gdy zdarzały się najbardziej wstrząsające wypadki. Chodzi tu o sprzęt elektroniczny, decca hifix** [*Decca hi-fix – precyzyjne urządzenie radionawigacyjne (przyp. tłum.)] Ioran** [*Luiiau (Lungiaugc Navigation System) – impulsowy system radionawigacji dalekiego zasięgu (przyp. tłum.)] (który jednak był na pokładzie „Star Ariela”), nie mówiąc już o tym, że dziś nawet małe maszyny używają omni – radiowego urządzenia podającego kurs powrotny i pozwalającego samolotowi znaleźć drogę do bazy nawet w największych chmurach.

Niemniej na przekór wszelkim nowoczesnym ulepszeniom, w obszarze Trójkąta Bermudzkiego i na przyległych wybrzeżach ciągle zdarzają się wypadki dziwnych zaginięć. W 1972 roku, w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska w Miami, rozpadło się nad lądem w tajemniczy sposób kilka maszyn, w tym 29 grudnia samolot Lockheed L-1011 (Eastern Airlines, lot 401) z załogą i przeszło

setką pasażerów. Badanie okoliczności zaginięcia tego samolotu może rzucić trochę światła na wiele innych wypadków natychmiastowych zniknięć samolotów nad wodą. Manson Valentine zauważa: „Analizując całość dostępnych danych dostrzega się fakt, że podczas ostatnich siedmiu lub ośmiu sekund lotu samolot opadł w dół tak gwałtownie, że ani kontrola ruchu powietrznego w Miami, ani pilot nie mieli czasu opanować sytuacji; wszystkie wysokościomierze działają tak, że w normalnych warunkach pilot miałby dostatecznie dużo czasu na dokonanie poprawki. Opadanie było tak szybkie (nie wspomniane zresztą nigdzie w raportach z racji swej niezwykłości), że obsługa naziemna w Miami mogła je spostrzec tylko w czasie jednego obrotu anteny radarowej wynoszącego mniej więcej czterdzieści sekund. Przy drugim obrocie samolot obniżył się już z 300 m (gdzie zauważono go po raz pierwszy, kiedy zszedł z wyznaczonej ścieżki 600 m) na wysokość poniżej 100 m. Prawdopodobnie w tym momencie już się rozbił.

Ten spadek wysokości nie daje się wytłumaczyć awarią pilota automatycznego, utratą szybkości, brakiem doświadczenia pilota czy nawet ustawieniem przepustnic na połowę mocy. Musiały tutaj wystąpić jakieś przyczyny atmosferyczne, najprawdopodobniej jakiś rodzaj anomalii magnetycznej”. W miarę jak znikają tajemniczo w Trójkącie Bermudzkim statki i samoloty, które czasem z niewiadomych przyczyn rozpadały się, coraz więcej osób zaczęło odczuwać wątpliwości co do tego, czy ginęły one „normalnie” – to znaczy z powodu wyjątkowych warunków atmosferycznych, błędu lub zmęczenia pilota, awarii przyrządów kontrolnych, uszkodzenia całej konstrukcji lub defektu silnika, czy też działała tu jakaś inna jeszcze, tajemnicza siła porwijąca na morzu statki, a w powietrzu samoloty.

John Godwin, autor książki „Ten zdumiewający świat”, komentując publiczną akceptację takiej możliwości, zauważa, że amerykańskie i brytyjskie władze nigdy nie uznały oficjalnie obszaru Trójkąta Bermudzkiego za „strefę niebezpieczną” i dodaje: „Ale prywatnie, zarówno specjaliści z dziedziny żeglugi jak i lotnictwa, uważają, że wchodzi w tym wypadku w grę raczej jakieś zjawisko przyrodnicze niż seria usterek technicznych”. Zwraca też uwagę, że wszystko co się tam dzieje, może być nam nie znane w takim samym stopniu, w jakim piętnastowiecznym alchemikom nie znana była „energia drzemiąca w radzie”. Stwierdza dalej, że: „Aczkolwiek nie można mieć pewności co do istnienia związku między zniknięciami zarówno statków i samolotów...to wszystkie te wypadki skupiają się na niewielkim obszarze geograficznym”.

Na długo przed wypadkami lotniczymi w latach czterdziestych i późniejszych, sektor morza z Trójkątem Bermudzkim, przylądkiem Hatteras, wybrzeżem obu stanów Karolina i Cieśniną Florydzką, określany był często jako „Cmentarzysko Okrętów”, przy czym zatonięcia powodowane były zwykle przez burzliwe morze i nagłe sztormy. „Cmentarzyskiem Okrętów” nazywane jest także Morze Sargassowe, określane inaczej jako „Morze Zagubionych Okrętów” chociaż, co zabawne, z całkiem przeciwnych powodów: statki ginęły tutaj nie od burz, ale od c i s z y morskiej. Od lat wiadano o tajemniczych zniknięciach dużych obiektów na tym obszarze – bez sygnału SOS, bez szczątków lub ciał załogi, ale dopiero kiedy od 1945 roku zaczęły masowo ginąć samoloty, a później duże i małe łodzie, badacze zaczęli doszukiwać się w tych wypadkach jakiegoś powtarzającego się wzoru. Kiedy zaś zaginął Lot 19, w manchesterskiej gazecie „Guardian” ukazał się artykuł pod typowym dla takich reakcji tytułem: „Oprócz statków Cmentarzysko Sargassowe domaga się także samolotów”.

Zniknięcia samolotów zwróciły na Trójkąt Bermudzki uwagę całego świata. Ale duże i małe statki

wraz z załogami (jak również same załogi) ginęły w Trójkącie Bermudzkim już od stu siedemdziesięciu lat, a może jeszcze dawniej, w czasach, po których nie zachowały się żadne dokumenty. Niektóre z tych incydentów wykazują silne podobieństwo do zaginięć samolotów, podczas gdy inne przejawiają własne niezwykle i zaskakujące cechy.

GŁÓWNE ZNIKNIĘCIA SAMOLOTÓW W OBSZARZE TRÓJKĄTA BERMUDZKIEGO

1. 5 grudnia 1945. Pięć bombowców Marynarki Wojennej USA typu TBM-3 Avenger odbywających lot szkoleniowy z Fort Lauderdale na Florydzie. Łącznie 14 osób. Dwugodzinny normalny lot, później zaginięcie w przybliżeniu 360 km na północny wschód od bazy.
2. 5 grudnia 1945. Samolot PBM „Martin Mariner”, wysłany z załogą 13 ludzi na pomoc eskadrze samolotów TBM-3 Avenger. Dwadzieścia minut po starcie kontakt radiowy urwał się, a samolot zniknął.
3. 3 lipca 1947. Samolot wojskowy C-54, należący do Armii Lądowej USA, zniknął 160 km od Bermudów z 6-osobową załogą.
4. 29 stycznia 1948. „Star Tiger”, czterosilnikowy samolot Tudor IV utracił kontakt radiowy po ostatnim meldunku z miejsca leżącego 600 km na północny wschód od Bermudów. Zaginął wraz z 31 pasażerami i załogą.
5. 28 grudnia 1948. Prywatny samolot czarterowy DC-3. Lot z San Juan do Miami, 32 pasażerów wraz z 4-osobową załogą.
6. 17 stycznia 1949. „Star Ariel”, bliźniak „Star Tigera”. Lot z Londynu do Santiago w Chile przez Bermudy i Jamajkę. Kontakt radiowy przerwany w odległości 600 km w kierunku południe – południowy zachód od Bermudów, w drodze do Kingston.
7. Marzec 1950. Amerykański samolot „Globemaster” zniknął na północnym skraju Trójkąta Bermudzkiego w drodze do Irlandii.
8. 2 lutego 1952. Brytyjski „York Transport” zniknął na północnym skraju Trójkąta Bermudzkiego w drodze na Jamajkę, 33 osoby na pokładzie.
9. 30 października 1954. „Super Constellation” (Marynarka Wojenna USA) zniknęła nad północnym skrajem Trójkąta Bermudzkiego z 42 osobami na pokładzie.
10. 9 listopada 1955. Hydroplan Marynarki Wojennej USA, Martin P-5M, zniknął w pobliżu Bermudów z załogą 10-osobową.
11. 8 stycznia 1962. Wojskowy samolot Marynarki USA, tankowiec KB-50 zniknął w czasie lotu z bazy Langley w Virginii na Azory.
12. 28 sierpnia 1963. Dwa nowe czterosilnikowe samoloty sił powietrznych USA, KC-135 Stratotanker. Lot z bazy wojskowej Homestead w tajnej misji tankowania powietrznego nad Atlantykiem. Przepadł 480 km na południowy zachód od Bermudów.
13. 5 czerwca 1965. C-119 Flying Boxcar. Zaginął z 10 osobami na południowy wschód od Bahamy.
14. 5 kwietnia 1966. B-25 przerobiony na cywilny samolot transportowy. Zaginął na południowy wschód od Tongue of the Ocean z 3 osobami na pokładzie.
15. 11 stycznia 1967. Chase YC-122 przerobiony na samolot transportowy. Na pokładzie 4 osoby; zaginiony w Prądzie Zatokowym między Palm Beach a Grand Bahama.
16. 22 września 1963. C-132 Cargomaster zniknął w drodze na Azory.

WIĘKSZE STATKI, KTÓRE ZNIKŁY LUB ZOSTAŁY ZNALEZIONE BEZ ZAŁOGI NA OBSZARZE TRÓJKĄTA BERMUDZKIEGO

(na ilustracji numery w trójkątach)

1. 1840. „Rosalie”, duży statek francuski, znaleziony na trasie z Europy do Hawany w obszarze Trójkąta Bermudzkiego. Postawione żagle, ładunek nietknięty, załogi brak.
2. Styczeń 1880. Brytyjska fregata „Atalanta” opuściła Bermudy, płynąc do Anglii. Na pokładzie 290 osób. Zniknęła przypuszczalnie niedaleko Bermudów.
3. Październik 1902. Bark niemiecki „Freya” znaleziony wkrótce po opuszczeniu Manzanillo na Kubie, z silnym przechyłem, częściowo bez masztów, kotwica zwieszająca się, kalendarz w kabinie kapitana z ostatnim dniem wpisu 4 października – dzień po wyjściu w morze.
4. 4 marca 1918. Statek zaopatrzeniowy Marynarki USA „USS Cyclops”, 150 m długości, wyporność 19 000 ton wypłynął 4 marca z Barbados do Norfolk z 309 osobami na pokładzie; pogoda dobra, żadnej depechy radiowej, żadnego wraku ani szczątków nie odnaleziono.
5. 1925. SS „Cotopaxi”. Zaginął w drodze z Charleston do Hawany.
6. Kwiecień 1932. Dwumasztowiec „John and Mary” zarejestrowany w Nowym Jorku. Znaleziony w dryfie 80 km na południe od Bermudów; żagle zwinięte, kadłub świeżo pomalowany. Opuszczony z niewiadomych powodów.
7. Luty 1940. Jacht „Gloria Colite” z St. Vincent, Brytyjskie Indie Zachodnie. Znaleziony bez załogi, wszystko w najlepszym porządku, 320 km na południe od Mobile w Alabamie.
8. 22 października 1944. Frachtowiec kubański „Rubicon” znaleziony przez Straż Wybrzeża w Prądzie Zatokowym u wybrzeży Florydy. Załogi brak, na pokładzie tylko pies.
9. Czerwiec 1950. SS „Sandra”, 107-metrowy frachtowiec. Rejs z Savannah, Georgia, port przeznaczenia Puerto Cabello w Wenezueli. Ładunek – trzysta ton insektycydów. Minął St. Augustino na Florydzie, następnie zniknął bez śladu.
10. Wrzesień 1955. Jacht „Connemara IV” tajemniczo opuszczony 650 km na południowy zachód od Bermudów.
11. 2 lutego 1963. Zbiornikowiec „Marinę Sulphur Queen”. 130 m długości. Żadnego alarmu, śladów czy szczątków. Rejs z Beaumont w Teksasie, do Norfolk w Wirginii. Zaginął z całą załogą, ostatnio słyszany na pozycji w pobliżu archipelagu Dry Tortugas.
12. 1 lipca 1963. 19-metrowa łódź rybacka „Snów Boy” z 40-osobową załogą. Zniknęła w drodze z Kingston na Jamajce do Northeast Cay, 130 km na południe.
13. 1924. „Raiuku Maru”, frachtowiec japoński. Wzywał pomocy między Bahamą a Kubą, potem zniknął.
14. 1931. „Stavenger”, frachtowiec z załogą liczącą 43 ludzi. Słyszany po raz ostatni w pobliżu wyspy Cat w archipelagu Bahamie.
15. Marzec 1938. „Anglo-Australian”, frachtowiec, 39 osób załogi. Ostatni meldunek z pozycji na zachód od Azorów: „Wszystko w porządku”.
16. Grudzień 1967. „Revonoc”, pełnomorski 14-metrowy jacht regatowy. Zaginął mając ląd w zasięgu wzroku.
17. 24 grudnia 1967. „Witchcraft”, kabinowa łódź wycieczkowa. Pasażer i właściciel zniknęli w momencie, kiedy łódź znajdowała się przy boi portowej w odległości półtora kilometra od Miami.
18. Kwiecień 1970. „Milton latrides”, frachtowiec w drodze z Nowego Orleanu do Capetown.
19. Marzec 1973. „Anita”, frachtowiec o wyporności 20 000 ton. Zaginął podczas rejsu z Newport News do Niemiec z 32-osobową załogą.

Rozdział 3

MORZE ZAGINIONYCH OKRĘTÓW

Zniknięcia statków zdarzały się w Trójkącie Bermudzkim głównie w rejonie zachodniego Atlantyku, zwanym Morzem Sargassowym, którego nazwa pochodzi od glonu *Sargassum*. Elementem powiększającym tajemnicę Trójkąta Bermudzkiego jest Morze Sargassowe, będące już samo w sobie zagadką od czasu, kiedy pięćset lat temu odkryli je żeglarze hiszpańscy i portugalscy. A jeżeli dodamy do tego prawdopodobną penetrację tych obszarów przez Fenicjan i Kartagińczyków, mamy tu tajemnicę liczącą sobie tysiące lat.

Morze Sargassowe jest ogromnym obszarem nieruchomego morza znajdującego się w zachodniej części północnego Atlantyku, pokrytym pływającym glonem *Sargassum* (gronorost), który leniwie unosząc się na wodzie, bądź pojedynczo, bądź wielkimi ławicami, wyznacza granice tego morza na oceanie. Kiedy Kolumb podczas swojej pierwszej podróży zaobserwował tak wielką ilość gronorostów, wywnioskował błędnie, że znajduje się w bezpośredniej bliskości lądu, co wyzwoliło w nim entuzjazm, nie podzielany zresztą przez załogę.

Pod głębokimi wodami Morza Sargassowego leżą głębokowodne równiny Hatteras i Nares, strome Wzniesienie Bermudzkie, liczne zagadkowe wzgórza podmorskie, czyli podwodne góry wznoszące się ku powierzchni, ale zakończone płaskimi wierzchołkami, tak jakby były kiedyś wyspami, zaś u jego granic wschodnich – część Grzbietu Północnoatlantyckiego, olbrzymiego ciągnącego się w kierunku północ – południe łańcucha podwodnych gór, który biegnie przez środek Atlantyku. Najwyższe szczyty tego łańcucha sięgają aż do powierzchni, tworząc Wyspy Azorskie. Innymi słowy, nieruchome morze prawie pozbawione prądów, z wyjątkiem swoich obrzeży, rozciąga się od ponad 300 km na północ od Wielkich Antyli w górę Florydy oraz wybrzeża Atlantyku w odległości mniej więcej 320 km od lądu w okolicach przylądka Hatteras, a później w kierunku Półwyspu Iberyjskiego i Afryki aż do Grzbietu Północnoatlantyckiego i z powrotem w kierunku obu Ameryk.

Morze Sargassowe charakteryzuje się nie tylko wszechobecnością glonów, ale także częstymi i kompletnymi ciszami morskimi, które stały się chyba punktem wyjścia malowniczej, ale i odbierającej odwagę legendy o „Morzu Zaginionych Statków”, „Cmentarzysku Zaginionych Okrętów” czy „Morzu Strachu”. Owa żeglarska legenda mówi o ogromnym cmentarzysku na powierzchni Atlantyku, gdzie pływają najróżniejsze statki z wszystkich epok, schwyte i unieruchomione przez glony. Statki powoli rozpadają się, ale ciągle utrzymują się na powierzchni, prowadzone przez szkielety załóg, czy raczej załogi szkieletów ludzi, którym nie udało się umknąć przed zagładą. Na tym obszarze śmierci miały być znajdowane parowce żeglugi trampowej, jachty, statki wielorybnicze, klipery, statki pocztowe, brygantyny, okręty pirackie i – aby opowieść była jeszcze ciekawsza – hiszpańskie galeony załadowane skarbami.

Entuzjaści legendy mówili także o innych statkach, które dotychczas zdążyły rozpaść się już i pograć w głębinach, jak smocze łodzie Wikingów ze szkieletami u wiosł, arabskie galery,

rzymskie triemy z wielkimi rzędami wiosł, fenickie statki handlowe ze srebrnymi kotwicami, a nawet wielkie okręty zaginionej Atlantydy o dziobach pokrytych płytkami złota – wszystkie skazane na powolne, trwające stulecia rozpadanie się na nieruchomym morzu.

Pierwsze legendy o Morzu Sargassowym mogą pochodzić od Fenicjan i Kartagińczyków, którzy chyba przez to morze przepływali, zmierzając ku brzegom kontynentu amerykańskiego. Wskazują na to inskrypcje fenickie znalezione w Brazylii i kilka w Stanach Zjednoczonych, skarby monet fenickich po raz pierwszy odkryte na Azorach, monety kartagińskie znalezione później w Wenezueli i na południowo-wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, jak również starożytne rysunki wydające się przedstawiać semickich gości w Meksyku. Relacja kartagińskiego admirała Himilco z 500 roku p.n.e. uderza w znaną i w pewnym stopniu sensacyjną strunę, jeżeli chodzi o glony i brak wiatrów na Morzu Sargassowym.

„Statku nie popycha żaden powiew, tak martwy jest leniwy wiatr tego pustego morza... Wśród fal znajduje się mnóstwo glonów, trzymają one statek jak zarośla... Morze nie jest głębokie, zaledwie pokryte niewielką ilością wody, a potwory morskie bezustannie poruszają się tam i z powrotem, pływając wśród leniwie i wolno pełzających statków... ”

Z perspektywy czasu można rozgrzeszyć admirała Himilco za ową zrozumiałą przesadę, jako że fenicko-kartagińscy żeglarze dążyli usilnie do nastraszenia innych podróżników, by ci nie wyprawiali się poza Słupy Herkulesa (Gibraltar) leżące u wejścia na Morze Śródziemne. Chodziło im przede wszystkim o zachowanie monopolu na zyskowny handel prowadzony z ludami atlantyckiego wybrzeża Europy i Afryki, a być może i zamieszkałym dalej. Prawo Kartaginy karało nawet śmiercią tych kapitanów, którzy zdradzili swoje morskie trasy, czy wręcz samą swoją obecność na Atlantyku. Usiłowaniem utrzymania owego monopolu należy tłumaczyć dążność Kartagińczyków do zatapiania wszystkich obcych statków spotkanych w pobliżu Gibraltaru, a nawet już poza nim – oczywiście, w wypadku napotkania przeważającej siły, statki kartagińskie uciekały. Obawa przed ujawnieniem tras morskich zmuszała ich w razie konieczności nawet do zatapiania swoich statków.

Inni pisarze czasów antycznych upiększali swoje relacje, opowiadając o płyciznach i mieliznach powstałych na Atlantyku w wyniku zatopienia Atlantydy, jak również o glonach oplatających wiosła i zatrzymujących galery. Jak większość legend, opowieść o „Morzu Zaginionych Okrętów” może mieć pewne podstawy w rzeczywistości, chociaż nie brak też w niej elementów ozdobnych, fantazji i urojeń. Australijczyk Alan Villiers, doświadczony żeglarz, płynąc kiedyś przez Morze Sargassowe swoją żaglówką, faktycznie zauważył wśród glonów opuszczony statek i napisał w książce „Dziki ocean” (1957), że gdyby statek został unieruchomiony na czas dostatecznie długi, aby wyczerpały się jego zapasy „...porósłby w końcu trawą i skorupiakami tak, że mógłby stać się niezdolny do żeglugi... A tropikalne świdraki** [*Świdraki – morskie małże o robakowatym ciele i długości dochodzącej do 80 cm. Muszle ich wyposażone są w ostre ząbki, służące do drążenia kanałów w drewnie (przyp. tłum.)] wwiercałyby się w burty dopóki... zbutwiały i zgniły statek z załogą szkieletów... nie zapadłby się pod powierzchnię spokojnego morza”.

Wśród wielu opuszczonych statków, widzianych na Morzu Sargassowym w czasach współczesnych, jest kilka takich, które nie zostały uwięzione przez glony, lecz zostały unieruchomione i opuszczone na skutek ciszy morskiej.

Również określenie „końskie długości” jest wspomnieniem długotrwałej ciszy, z powodu której na

unieruchomionych hiszpańskich galeonach trzeba było zabijać i wyrzucać za burtę bojowe konie, aby zachować dla ludzi wyczerpujący się zapas wody.

Współczesne statki motorowe wykluczają ryzyko unieruchomienia przez ciszę morską – fakt, który czyni liczne zniknięcia statków jeszcze bardziej tajemniczymi. Oczywiście każde zniknięcie statku jest sprawą zagadkową, wszak kapitanowie nie wyruszają na morze po to, aby stracić swój statek. Kiedy los statku zostaje ustalony na podstawie dowodów lub choćby przypuszczeń, element tajemnicy znika. Jednak nie dzieje się tak w przypadku wielu obiektów, które zaginęły na Morzu Sargassowym.

We wczesnych relacjach o zniknięciach na Morzu Sargassowym i na obszarze otaczającego je Prądu Zatokowego, wiele wypadków kładziono na karb złej pogody lub piratów, aczkolwiek hiszpańskie dokumenty morskie były zadziwiająco dokładnie prowadzone, bez wątplenia ze względu na wartość ładunku przewożonego przez galeony „złoty flotylli”, żeglujących corocznie do Hiszpanii. Statki te, płynące z Meksyku, Panamy i obszarów dzisiejszej Kolumbii, spotykały się w Hawanie i żeglowały dalej wzdłuż wysepek Keys i przez Cieśninę Florydzką, gdzie wiele z nich zatonało w czasie huraganów i złożyło swe skarby na dnie morza, z korzyścią dla późniejszych pokoleń nurków. Inne zostały zatopione bez śladu przez kaprów lub zwykłych piratów. Kiedy od dawna już piractwo morskie przestało być opłacalnym procederem, statki na tym obszarze wcale nie przestały ginąć nawet przy dobrej pogodzie i – jak się to zdarzało coraz częściej – nie pozostawiając żadnych wraków, szczątków czy ciał na brzegach kontynentu i wysp zachodniego Atlantyku.

Wiele z tych zanotowanych zniknięć dotyczy statków USA i flot innych krajów, począwszy od USS „Insurgent”, który zaginął w sierpniu 1800 roku z 340 osobami na pokładzie, a kończąc na katastrofie o nie znanych przyczynach, która spotkała łódź podwodną „Scorpion” z załogą 99 ludzi w maju 1968 roku. W tym ostatnim przypadku nie było to jednak „zniknięcie”, gdyż „Scorpiona” zlokalizowano w końcu na głębokości 3 km około 750 km na południowy zachód od Azorów.

A oto inne nie wyjaśnione zniknięcia jednostek morskich:

USS „Pickering”. Zniknął 20 września 1800 roku z 90-osobową załogą w drodze z New Castle w stanie Delaware, do Gwadelupy w Indiach Zachodnich.

USS „Wasp”. Zginął podczas żeglugi w rejonie Karaibów z załogą złożoną ze 140 ludzi 9 października 1814 roku.

USS „Wild Cat”. Zaginął 28 października 1824 roku w drodze z Kuby na Wyspę Thompsona z 14 osobami załogi.

HMS „Atalanta”. Zaginęła w drodze z Bermudów do Anglii, wioząc na pokładzie 290 ludzi, głównie kadetów, odbywających szkolenie w styczniu 1880 roku.

Zniknięcie tego ostatniego okrętu spowodowało długotrwałe poszukiwania morskie, prowadzone przez marynarkę brytyjską. Z floty kanału La Manche wydzielono sześć jednostek, które płynąc w szyku liniowym, w odległości kilku kilometrów jedna od drugiej, przeczesały obszar, na jakim przypuszczalnie zaginęła „Atalanta”. Tego typu zakrojone na szeroką skalę poszukiwania miały się w przyszłości powtarzać wielokrotnie – w wielu wypadkach samoloty latały nad morzem prawie skrzyżło w skrzydło. Bezowocne poszukiwania „Atalanty” trwały do początków maja.

USS „Cyclops”. Zaginął 4 marca 1918, w drodze z Barbados do Norfolk w Wirginii, mając na pokładzie 309 osób. Wśród zaginięć statków amerykańskiej marynarki przypadek „Cyclopsa” jest

nie tylko najbardziej znany, ale także najmniej zrozumiały gdy pamięta się o dostępnych w czasie pierwszej wojny światowej środkach łączności z lądem i z innymi statkami, jak i dziwnych okolicznościach towarzyszących. Trwała jeszcze wojna, sądzono więc z początku, że „Cyclops” (węglowiec, jednostka bliźniacza USS „Langley”, który został przerobiony potem na lotniskowiec) trafił na minę, spotkał jakiś niemiecki okręt czy łódź podwodną. Brano również pod uwagę możliwość wybuchu buntu wywołanego despotycznym charakterem kapitana, podobnego pod tym względem do dowódcy słynnego „Bounty”. Podejrzewano także, że „Cyclops” przeszedł na stronę nieprzyjaciela w wyniku zdrady kapitana, Niemca z pochodzenia, który zmienił wcześniej nazwisko z germańskiego Wichmann na brzmiące mniej teutońsko Worley. W zasadzie można było doszukać się dowodów na poparcie kilku lub nawet wszystkich możliwości, z uwagi na fakt, że „Cyclops” po opuszczeniu portu w Barbados nagle zawrócił i popłynął na południe zamiast do leżącego na północy miejsca przeznaczenia, a potem niespodziewanie zniknął. Jednakże późniejsze badania niemieckich dokumentów morskich ustaliły, że na obszarze tym nie było wówczas ani min, ani łodzi podwodnych, chociaż na północnym Atlantyku zatopiony został jednak przez U-Booty statek brytyjski, noszący nazwę – niewiarygodny zbieg okoliczności – „Cyclops”. Podczas tragicznego rejsu USS „Cyclops” przewoził ładunek rudy manganowej. Gdy minął pewien czas po wojnie, agenci niemieccy w Ameryce Południowej przypisywali sobie zasługę – zjawisko znane w kołach wywiadu – umieszczenia w ładunku bomb zegarowych.

W każdym razie przypadek „Cyclopa” nosi wszelkie cechy tajemnicy i przygody: niemiecki kapitan statku U.S. Navy, możliwe, że chory umysłowo (miał na przykład zwyczaj przechadzania się po pokładzie w długiej bieliźnie i meloniku); pasażerowie, wśród których znajdował się były konsul generalny USA w Brazylii; trzech więźniów Marynarki Wojennej oskarżonych o morderstwo oraz paru marynarzy, którzy dopuścili się samowolnego opuszczenia służby.

Hipotezę dotyczącą przyczyny zniknięcia „Cyclopa” (która mogła stać się podstawą scenariusza nakręconego w 1973 roku filmu *Tragedia Posejdon*) przedstawił amerykański wiceadmirał M.S. Tisdall w artykule „Czy «Cyclops» wyrócił się?” Oparł on swoją opinię na tendencji statku do przechyłów. W filmie statek pasażerski wyraca się w rezultacie zbyt małego obciążenia i nadmiernej szybkości w chwili, gdy zostaje uderzony ogromną falą i nie tonie. O ile można stwierdzić, „Cyclops” nie znalazł się na szlaku huraganu, chociaż oczywiście mógł zostać uderzony gwałtowną falą zwaną sejsze, wyrócić się i pójść prosto na dno, pociągając za sobą w wirze sprzęty i uciekających członków załogi. Ale jedyną rzeczą, jakiej można być pewnym ponad wszelką wątpliwość jest fakt, że „Cyclops” zniknął – tak jak tyle innych statków, dużych i małych – na obszarze Trójkąta Bermudzkiego. Cytat z akt Marynarki Wojennej USA dotyczący tego faktu brzmi: „...od wyjścia w morze (Barbados, 4 marca 1918 roku), nie odkryto żadnego śladu statku. Zniknięcie to jest jedną z bardziej kłopotliwych tajemnic w rocznikach Marynarki Wojennej – wszystkie wysiłki mające na celu zlokalizowanie jednostki nie przyniosły rezultatu... Przedstawiono wiele teorii, jednak żadna z nich nie może w sposób zadowalający wyjaśnić zniknięcia statku...” Niezależnie od tajemniczych okoliczności, zniknięcie „Cyclopa” wywarło godny uwagi efekt. Było ono bowiem bezpośrednim czynnikiem powstania państwowych strategicznych zapasów materiałowych w kilka lat po wypadku. Podczas obrad Kongresu Stanów Zjednoczonych zniknięcie „Cyclopa” z ładunkiem rudy manganowej (niezbędnej do produkcji stali używanej do wyrobu broni) podniesione zostało jako pierwszorzędny przykład dowodzący konieczności istnienia

rezerw materiałowych i ilustrująca teza, że w czasie międzynarodowego konfliktu Marynarka Wojenna USA może nie być w stanie zabezpieczyć dróg morskiego przewozu surowców strategicznych.

Wśród późniejszych, powojennych, zniknięć statków w okolicy Trójkąta Bermudzkiego, szalenie frapujące wydaje się zaginięcie „Sao Paulo”. Wojenny okręt brazylijski „Sao Paulo”, przeznaczony na złom i mający na pokładzie jedynie załogę nadzorującą złożoną zaledwie z 8 ludzi, prowadzony był przez dwa oceaniczne holowniki na południowy zachód od Azorów. Zniknął nagle z 3 na 4 października 1951 roku.

Z powodu wzburzonego morza jeden z holowników zdjął swoje liny nocą 3 października. Jednak wraz z brzaskiem następnego dnia, po niespodziewanym uspokojeniu się morza, okazało się, że druga lina została odcięta lub zerwana, a „Sao Paulo” po prostu nie ma. Późniejsze poszukiwania z morza i powietrza przyniosły niezwykle meldunki: nocą i wczesnym rankiem widziano jakieś tajemnicze światła, a następnego dnia piloci donieśli o spostrzeżeniu jakichś ciemnych kształtów czy mas na poziomie morza, które szybko zniknęły. Żadnych śladów „Sao Paulo” ani nadzorujących go ludzi nigdy nie odnaleziono.

Większość komentatorów opisujących wydarzenia w Trójkącie Bermudzkim zadowala się przedstawianiem ich jako nie rozwiązanych zagadek, chociaż niektórzy z najbardziej zawziętych badaczy rozważali możliwość, iż nie wyjaśnione zniknięcia samolotów, statków i ludzi zawdzięczamy działalności jakichś rozumnych ziemskich lub pozaziemskich czynników. Wiara ta, wywołana być może potrzebą jakiegokolwiek innego sensownego wyjaśnienia, podzielana jest coraz powszechniej.

Jedną z takich teorii, zaproponowaną zarówno przez Ivana Sandersona jak i przez Mansona Valentine'a, zakłada działanie istot rozumnych żyjących w oceanach, podczas gdy druga, bardziej popularna, której czołowym przedstawicielem jest John Spencer, przez dziesięć lat żołnierz sił lotniczych, sugeruje, że istoty pozaziemskie co jakiś czas odwiedzają naszą planetę i uprawiają kidnaping lub właściwiej „spacenaping”^{***} [*' "Porwanie kosmiczne" (przyp. tłum.)] ludzi oraz sprzętu, aby poznać nasz aktualny poziom rozwoju technologicznego. Czynią tak nie dlatego, by przekonać się o postępach naszej cywilizacji, lecz by stwierdzić, czy nie posunęliśmy się zbyt daleko w rozwoju i nie stwarzamy zagrożenia dla nich samych. Chociaż teorie te będą dalej szerzej rozwinięte, interesujące jest uwidocznienie już teraz samej sugestii o istnieniu jakiejś kosmicznej lub ziemskiej pracowni badawczej odpowiedzialnej za znikanie zarówno okrętów wojennych jak i samolotów. Rozłożenie zniknięć w czasie i objęcie przez nie, prócz okrętów, także wojskowych samolotów; ogromna różnorodność zniknięć statków i jachtów nie tylko z ludźmi, ale i ze specjalnymi ładunkami; wreszcie dziwaczne incydenty łączące się z późniejszymi zaginięciami, wszystko to – jeśli weźmiemy pod uwagę taką właśnie teorię – daje powody do pewnego niepokoju.

Wśród statków handlowych jedną z pierwszych zarejestrowanych tajemnic dotyczy „Rosalie”, statku francuskiego, który wyruszył z Hawany w 1840 roku. „Rosalie” jednak nie zniknęła. Zniknęła za to załoga i pasażerowie, pozostawiając na statku tylko kanarka; żagle były postawione, ładunek nietknięty. Gdyby dokonali tego piraci, bardziej, jak się zdaje, musiałoby im zależeć na żywych ludziach, niż na statku czyjego ładunku. Gdyby zaś przyczyną był nagły wybuch zarazy wśród załogi, musiałyby istnieć jakieś wskazówki takiej sytuacji. Przykładem potwierdzającym jak nagle

choroba może spowodować zabłąkanie się statku, jest zdarzenie na Morzu Sargassowym jeszcze z czasów niewolnictwa, kiedy to pewien szkuner zauważył dziwacznie żeglujący statek niewolniczy. Wezwany przez szkuner kapitan statku niewolniczego poprosił o pomoc. Okazało się, że wszyscy niewolnicy i załoga dotknięci zostali złośliwą chorobą powodującą ślepotę. Skutek ich wołania o pomoc był taki, że niedoszli ratownicy uciekli ile wiatru w żaglach, pozostawiając statek, jego załogę i niewolników swojemu losowi.

26 lutego 1855 roku statek „Marathon” napotkał na Morzu Sargassowym trój masztowiec „James B. Chester”, żeglujący bez celu i załogi, ale z postawionymi żaglami. Oględziny kajut wykazały, że stoły i krzesła są powywracane do góry nogami, zaś rzeczy osobiste załogi porzucane. Ładunek był nietknięty, a łodzie ratunkowe spoczywały na swoim miejscu. Żadnych śladów rozlewu krwi czy ataku. Załoga po prostu zniknęła, czy to zabrana ze statku, czy też – co jest raczej mało prawdopodobne – sama wyskoczyła za burtę. Załoga „Maratonu” zauważyła ponadto, że na statku „James B. Chester” brakuje kompasu i dokumentów pokładowych.

Niemalże niewiarygodny wypadek przytrafił się w roku 1891 amerykańskiemu szkunerowi „Ellen Austin”. Żeglując na zachód od Azorów, statek ten napotkał inny, opuszczony szkuner, który okazał się być we wzorowym porządku, ze zwiniętymi żaglami i nietkniętym osprzętem. Kapitan „Ellen Austina” skorzystał z nieoczekiwanej okazji i uznawszy opuszczony statek za morską zdobycz – umieścił na nim swoją załogę. Wkrótce jednak zerwał się nagły szkwał, statki utraciły ze sobą kontakt i „zdobyczny” szkuner znaleziono dopiero po dwóch dniach.

Po wejściu na pokład okazało się, że umieszczona tam załoga również zniknęła i nic nie wskazywało na to, co mogło się wydarzyć, ani też gdzie mogli się podziąć ci ludzie. Kapitan „Ellen Austina” był jednak uparty i po długich namowach skłonił część załogi, ze zrozumiałych powodów niezbyt chętną, do obsadzenia tego tajemniczego i najwyraźniej niebezpiecznego statku. Wkrótce potem nastąpił drugi szkwał; znowu stracono kontakt i ani statku, ani jego ostatniej załogi nigdy już nie odnaleziono.

Opuszczone z niewiadomych przyczyn statki znajdowano w obszarze Trójkąta Bermudzkiego wielokrotnie. Bark niemiecki „Freya” żeglujący z Manzanillo na Kubie do portów chilijskich, znaleziony został w październiku 1902 roku bez załogi, przechylony na burtę, a kartki kalendarza były zdarte aż do 4 października.

W tym właśnie czasie nastąpiło gwałtowne trzęsienie ziemi w Meksyku i podejrzewano, że wstrząs sejsmiczny spowodował powstanie olbrzymiej fali, która zmiotła z pokładu załogę statku i być może częściowo go przewróciła – kiedy zaś morze się uspokoiło, statek wyprostował się sam. Opowiadający o pustych statkach znalezionych na Morzu Sargassowym lub przyległych rejonach Atlantyku niemal zawsze wspominają o „Mary Celeste”, najsłynniejszym chyba statku znalezionym na morzu bez załogi. Wypadek nie zdarzył się dokładnie na Morzu Sargassowym, chociaż „Mary Celeste” przecięła jego północną część w drodze do miejsca leżącego na północ od Azorów, gdzie znaleziona została przez angielski bryg „Dei Gratia” w listopadzie 1872 roku. Ten ostatni zauważywszy dziwaczny kurs „Mary Celeste” wezwał ją i nie otrzymawszy odpowiedzi, przybił do jej burty i wziął jako zdobycz morską. Żagle były postawione, zaś ładunek baryłek alkoholu spoczywał bezpiecznie w ładowniach. Na statku były wystarczające zapasy żywności i wody, ale jego 10-osobowa załoga zniknęła, łącznie z kapitanem, jego żoną i małą córeczką. Na pokładzie zostały pieniądze, fajki, osobiste rzeczy załogi, a nawet dziennik pokładowy, aczkolwiek brakowało

sekstansu. Główna kabina była zabita deskami, jakby ktoś chciał zrobić z niej twierdzę, by odeprzeć napastników.

Ta słynna zagadka morza, wielokrotnie powtarzana i upiększana, choć była przedmiotem procesów sądowych i śledztwa, nigdy nie została rozwiązana. Zniknięcie załogi wyjaśniano rozmaicie: atakiem piratów, buntem i ucieczką załogi po zabiciu kapitana, strachem przed eksplozją alkoholu, rozejściem się pogłoski o przewożeniu kontrabandy i niebezpiecznego ładunku, wybuchem zarazy lub napadem rabunkowym ze strony rzekomych konfratrów. Londyńskie Towarzystwo Lloyd'a, które wypłaciło odszkodowanie, skłaniało się do teorii, że ucieczkę załogi spowodował nagły, lecz krótkotrwały pożar ładunku, który po pewnym czasie sam zgasł – znając właściwości alkoholu wiadomo, że może się on nagle zapalić niebieskim płomieniem, a potem samoistnie zgasnąć. Kiedy krótkotrwały pożar sam zgasł, załoga mogła już nie być w stanie powrócić z szalupy na statek. Innym możliwym wyjaśnieniem irracjonalnego zachowania się części załogi mogłaby być obecność sporyszu w chlebie, stanowiącym zapasy statku. Spożycie przez załogę chleba zatrutego sporyszem zdarzało się już wcześniej, powodując gwałtowne szaleństwo i śmierć poprzedzoną bezrozumnym zachowaniem. Wywołany sporyszem zbiorowy obłęd mógł pociągnąć za sobą opuszczenie statku w panice i on to właśnie może tłumaczyć parę innych wypadków zniknięcia załóg ze statków-widm widywanych na różnych morzach świata.

Harold Wilkins w książce „Tajemnice czasu i przestrzeni” opowiada się za inną możliwością: argumentuje on, że na morzu mogły wejść na statek „Mary Celeste” osoby, znane załodze, z zamiarem pozbycia się jej i zagarnięcia statku. Rozwijając tę teorię Wilkins wskazuje na liczne niespójności w zeznaniach kapitana i załogi „Dei Gratia”, jak również na fakt, że przez ponad tydzień statek ten stał na kotwicy w porcie nowojorskim u boku „Mary Celeste” i wyszedł w morze krótko po jej wypłynięciu w fatalny rejs.

Po przejęciu jej jako znaleziska, odrestaurowana „Mary Celeste” wyszła ponownie w morze, lecz wkrótce zyskała sobie opinię statku przynoszącego pecha, ściągającego na głowy tych, którzy na niej pływali nieszczęścia i śmierci. Ostatni jej właściciel kapitan Gilman Parker, po nad wyraz hojnym zaaplikowaniu alkoholu całej załodze, a przede wszystkim sobie, celowo – jak mówiono – wprowadził „Mary Celeste” na skalistą rafę w pobliżu Haiti i w ten sposób zakończył jej nieszczęsną karierę.

Do innych opuszczonych statków nie dostarczających wskazówek na temat tego, co się stało na ich pokładzie, należą: „Carol Deering”, która osiadła na mieliźnie u wybrzeży Północnej Karoliny w lutym 1921 roku, bez śladów mogących naprowadzić na trop losów załogi, z wyjątkiem pewnych świadectw, że ludzie opuścili ją lub zostali zabrani tuż przed podaniem posiłku.

„John and Mary”, znaleziony bez załogi w kwietniu 1932 roku 80 km na południe od Bermudów.

„Gloria Colite”, 38-metrowy szkuner znaleziony bez załogi na morzu 3 lutego 1940 roku.

„Rubicon”, statek kubański, znaleziony bez żywej duszy na pokładzie (nie licząc wygłodzonego psa) w okolicach Key Largo na Florydzie, 22 października 1944 roku. Ostatni wpis do dziennika pokładowego pochodził z 26 września i stwierdzał, że statek przebywa w porcie Hawana. Brak łodzi ratunkowych sugerował, że załoga opuściła pokład w pośpiechu.

Ivan Sanderson zauważył, że w przypadkach opuszczenia statku przez załogę rzeczą niesłychanie dziwną jest porzucanie swoich maskotek, ulubionych zwierząt i przedmiotów. Sugeruje to, że załogę zabrano siłą i być może zrobiły to istoty potrzebujące jedynie okazów zdolnych do

porozumienia się za pomocą mowy. Sanderson zwraca dalej uwagę, że o ile koty, psy i kanarki zostawały na statkach, których załogi przepadły, to „... papugi wydają się ginąć razem z ludźmi...” Być może dlatego – puśćmy wodze fantazji – że rozumne posługiwanie się mową lub wydawanie dźwięków naśladujących ją jest łatwym sposobem rozpoznawania gatunku dominującego na naszej planecie.

Załogi i pasażerowie znikali często także z mniejszych statków, znalezionych potem w dryfie: Jacht „Connemara IV”, odkrytego 650 km na południowy zachód od Bermudów we wrześniu 1955 roku.

„Mapie Bank”, 18-metrowy statek dryfujący na północ od Bermudów, bez śladów załogi, znaleziony 30 czerwca 1969 roku.

„The Vagabond”, 20-metrowy jacht prowadzony przez właściciela i znaleziony w dryfie w doskonałym stanie na zachód od Azorów 6 lipca 1969 roku, bez właściciela, kapitana Wallace’a P. Williamsa i jego ludzi.

Kilka łodzi zaginęło na bardzo krótkich trasach, tak jak było w przypadku Ala Snydera, znanego dżokeja, który zabrał paru przyjaciół na swój kapitański jacht 5 marca 1948 roku. Zamierzano łowić ryby w pobliżu wysepki Sandy Key za Miami i chociaż jacht został później odnaleziony, pasażerowie przepadli.

O ile niektóre stateczki znalezione bez załogi na pełnym morzu tuż po rewolucji na Kubie można wiązać z ucieczkami z tej wyspy, o tyle poniższe uderzające zniknięcie nie mogło mieć nic wspólnego z sytuacją polityczną w tym rejonie.

Incydent z jachtem „Witchcraft” jest dobitnym przykładem błyskawicznego, nieoczekiwanego zniknięcia łodzi nie tylko w odległości wzrokowej od lądu, ale podczas przebywania przy boi portowej. Dan Burack, właściciel „Witchcrafta”, stateczku posiadającego zresztą opinię „niezatapialnego”, zaprosił księdza, ojca Pata Hogana, do obejrzenia świątecznych świąteł Miami z morza. Było to w wigilię Bożego Narodzenia 1967 roku. Przepłynęli około półtora kilometra po spokojnej wodzie i zatrzymali się przy boi portowej nr 7, aby podziwiać światła wybrzeża. W tym momencie Burack nadał pojedyncze, zaskakujące wezwanie o pomoc do Straży Wybrzeża, podając dokładnie swoje położenie. Już po dwudziestu minutach łódź patrolowa znalazła się przy owej boi nr 7, ale po „Witchcraftcie” nie było śladu. Kiedy w końcu poszukiwania ustały, rzecznik Straży Wybrzeża stwierdził, cokolwiek paradoksalnie: „Przypuszczamy, że oni wprawdzie zaginęli, ale nie w morzu”.

Długość listy statków handlowych, łodzi rybackich i wycieczkowych, które zniknęły wraz ze swymi załogami, wywiera niesamowite wrażenie. Większość statków przepadła przy dobrej pogodzie i nie pozostały po nich żadne pływające szczątki, plamy oleju, szalupy ratunkowe, kamizelki (poza jednym wyjątkiem) ani ciała – czy to w morzu, czy na okolicznych wybrzeżach. Tak jak i znikające samoloty, statki nie nadały żadnego SOS, ani nie donosiły w swych meldunkach o niczym groźnym. Wśród tych statków znajdują się frachtowce: „Cotopaxi”, płynący z Charleston do Hawany w 1925 roku.

„Suduffco”, żeglujący na południe od Port Newark w 1926 roku.

„Stavenger” w 1931 roku z 43 osobami na pokładzie, ostatnia zlokalizowana pozycja na południe od wyspy Cat.

„Anglo-Australian”, który w marcu 1938 roku z załogą złożoną z 39 osób, po minięciu Azorów w

rejsie na północ, nadał depezę „Wszystko w porządku”.

Jedna z najdziwniejszych depeż radiowych odebrana została z frachtowca japońskiego „Raiuke Mam”, prawdopodobnie w czasie jego zniknięcia gdzieś pomiędzy wyspami Bahama a Kubą, zimą 1924 roku. Odebrane przez radio słowa były niecodziennym wołaniem o pomoc:

„Niebezpieczeństwo jak sztylet [Danger like a dagger now]... Przybywajcie natychmiast... Nie możemy uciec...”, bez podania jednak, o jakie niebezpieczeństwo chodzi.

Gdyby zagrożeniem tym był nagły sztorm czy niespodziewana trąba wodna, operator radia na „Raiuke Maru” powinien normalnie podać precyzyjne informacje potrzebne dla akcji ratowniczej, a nie silić się na wyszukane, choć skądinąd zastanawiające, porównania.

Zniknięcia statków na Atlantyku podczas wojny mają swoje różnorodne i wystarczające powody: łodzie podwodne, miny i sabotaż – każda z tych przyczyn wystarczy, żeby statek zginął bez śladu – ale już w wiele lat po wojnie duże statki wcale nie przestawały znikać na obszarze Trójkąta Bermudzkiego.

Frachtowiec „Sandra”, płynący z Savannah do Puerto Cabello w czerwcu 1950 roku z ładunkiem środków owadobójczych minął St. Augustine na Florydzie przy dobrej pogodzie, po czym kontakt z nim urwał się i nie został już nigdy nawiązany. Rzeczą ciekawą jest to, że zarówno „Sandra”, jak i większość statków amerykańskich, zniknęła mając ład w zasięgu wzroku. Nieco dalej na południe kuter rybacki „Sno’ Boy” z 40 osobami na pokładzie, zaginął bez wieści między Kingston na Jamajce a Northeast Cay w roku 1963 i sprawy tej nigdy nie wyjaśniono.

Wśród wielu łodzi wycieczkowych, które zaginęły bez śladu na tym obszarze (możliwe, że mniej więcej jedna na miesiąc), przypadek 14-metrowego jachtu regatowego „Revonoc”, który wygrał zawody Newport–Bermudy i rozpłynął się w czasie krótkiego rejsu między Key West i Fort Lauderdale, gdzieś między Bożym Narodzeniem a Nowym Rokiem 1967 (a jak już wiemy, jest to dość fatalna pora, jeżeli chodzi o zniknięcia) komentowany był szczególnie szeroko z kilku powodów. Po pierwsze, jacht został zaprojektowany do pływania przy każdej pogodzie. Po drugie, kapitan Conover (nazwa „Revonoc” jest odwróceniem jego nazwiska) i zarazem właściciel statku, był wyśmienitym żeglarzem, prezesem klubu jachtowego Cruising Club of America i zbyt dobrym fachowcem, by *narażać* się na wypadek podczas tak krótkiego rejsu. W każdym razie, ponieważ jacht żeglował bardzo blisko lądu, w przypadku rozbicia się na rafie, na pobliskim wybrzeżu, powinny zostać znalezione jego szczątki. Usiłując podać jakieś sensowne wyjaśnienie zniknięcia „Revonoca”, ówczesny redaktor kolumny jachtowej w nowojorskiej gazecie „Herald Tribune” zasugerował, że frachtowiec, o którym wiadomo, że był wówczas na tym obszarze, po prostu przeszedł nad jachtem, posyłając go wraz z załogą na dno, nawet o tym nie wiedząc.

Ponad pół wieku przed zniknięciem Conovera, inny słynny żeglarz Joshua Slocum – pierwszy człowiek, który samotnie opłynął świat – podjął swą drugą podróż w roku 1909 na 11-metrowej jolce „The Spray”. Wiadomo, że wpłynął na obszar Trójkąta Bermudzkiego żeglując na południe od Miami i wkrótce potem on i jego łódź zniknęli na zawsze.

Zniknięcie małego lub średniego statku można niewątpliwie w wielu przypadkach przypisać czynnikom atmosferycznym, szczególnie zimą, gdy pogoda jest o wiele trudniejsza do przewidzenia niż zwykle i gdy chłodne masy powietrza arktycznego spotykają się z gorącym powietrzem tropików. Mogło to być przyczyną zaginięcia:

Szkunera „Windfall” (17 m) – w pobliżu Bermudów w roku 1962.

„Evangeline” (17 m) – w drodze z Miami na Wyspy Bahama w 1962 roku.

„Enchantress” (18 m) – w drodze z Charleston do St. Thomas w 1946 roku.

Kecza „Dancing Feather” (11 m) – między wyspą Nassau a Północną Karoliną w 1964 roku.

Wszystkie te zniknięcia zdarzyły się w miesiącach zimowych, kiedy wielkie fale wzniesione przez nieoczekiwane sztormy można posądzić o zatopienie małego obiektu, zanim mógł on nadać radiowe wezwanie SOS. Ale oczywiście nie mogłoby to wyjaśnić znikania statków na względnie spokojnym morzu, czy też kilku przypadków zniknięcia bez śladów dużych frachtowców albo okrętów marynarki wojennej.

Zaginięcie frachtowca „Marinę Sulphur Queen” (130 m) z 30-osobową załogą 2 lub około 2 lutego 1963 roku jest faktem osobliwie frapującym ze względu na rozmiary statku. Frachtowiec płynął z Beaumont w Teksasie do Norfolk w Wirginii, z ładunkiem 15 000 ton stopionej siarki, przewożonej w stalowych pojemnikach. Pogoda była dobra. Statek słyszano ostatnio na pozycji w pobliżu archipelagu Dry Tortugas, w Zatoce Meksykańskiej, na obszarze lub w okolicy Trójkąta Bermudzkiego.

Rzecz paradoksalna, utrata statku została wykryta nie przez właścicieli, ale przez biuro pośrednictwa, ponieważ zaszedł cały łańcuch niezwykłych okoliczności. Jeden z marynarzy z „Marine Sulphur Queen” spekulował na giełdzie, zajmując się szczególnie akcjami sprzedaży pszenicy – rozrywka, która wymaga zazwyczaj bliskiego kontaktu z maklerem – i ten właśnie marynarz zgłosił zamówienie „kupna” zanim jeszcze statek opuścił port. Biuro maklerskie polecenie wykonało i przetelegrafowało mu potwierdzenie. Kiedy odpowiedzi nie otrzymano, biuro powiadomiło właściciela statku, że nie może uzyskać odpowiedzi: pierwsza wskazówka, że coś jest nie w porządku i jednocześnie przyczyna, która spowodowała rozpoczęcie poszukiwań „Marinę Sulphur Queen”.

Straż Wybrzeża wszczęła tę bezowocną akcję 6 lutego. Statki i samoloty straży przeszukały rejon od wybrzeży Wirginii aż do wschodniej części Zatoki Meksykańskiej i, aczkolwiek akcja została zakończona 15 lutego, w pięć dni później, kiedy marynarka wojenna doniosła o znalezieniu kamizelki ratunkowej z „Marine Sulphur Queen” w odległości 15 mil od brzegu, na południe od wysepki Key West, wznowiono poszukiwania, które przyniosły tylko wyłowienie następnej pojedynczej kamizelki. Wszczęte po tym dochodzenie rozpatrywało różnorodne możliwości: eksplozję siarki, wywrócenie, wejście na minę, a nawet zawładnięcie statku i konfiskatę dokonaną przez Kubańczyków. Morska Izba Śledcza stwierdziła, że „MSQ zniknęła na morzu bez przesłania radiowego meldunku alarmowego”, ale nie przedstawiła ani rozwiązania, ani teorii wyjaśniającej tę katastrofę.

Opowieści o Trójkącie Bermudzkim ożyły znowu, kiedy 28 maja 1968 roku atomowa łódź podwodna USS „Scorpion”, z załogą złożoną z 99 ludzi, nie wróciła do bazy w Norfolk w Wirginii. Ostatni proceduralny meldunek przesłany został do bazy z miejsca znajdującego się 40 km na zachód od Azorów 21 maja. 5 czerwca łódź uznana została za zaginioną, ale w kilka miesięcy później, w czasie badań oceanograficznych, wykryto jakiś wrak w odległości 7400 km na południe od Azorów, na głębokości ponad 3000 m. Zdjęcia podwodne wydają się potwierdzać przypuszczenie, że chodzi tu o „Scorpiona” – nie można więc powiedzieć, że okręt zniknął, chociaż nie da się ustalić przyczyn jego zatonięcia na skraju Morza Sargassowego. Możliwe, że mamy tu do czynienia – jak sugerowali niektórzy badacze zjawisk Trójkąta Bermudzkiego – z jakąś

rozumną i planowaną działalnością, w wyniku której nastąpiło wiele całkowitych lub częściowych zniknięć różnych obiektów, gdyż i zaginięcie kilku atomowych okrętów podwodnych na zachodnim Atlantyku wskazuje na szerszy wachlarz przyczyn niż tylko wadliwe działanie sprzętu.

Jeżeli obszar znikania statków rozciągnąć do Zatoki Meksykańskiej – jak proponuje John Spencer – rozważyć należy także wypadek z roku 1966, przede wszystkim po to, by zasygnalizować omówione dalej ucieczki statków i samolotów przed zagrożeniem, z jakim zetknęły się w Trójkącie Bermudzkim. Chodzi tu o 20-me-trowy holownik „Southern Cities”, który opuścił Freeport w Teksasie 29 października 1963 roku, ciągnąc na holu 64-metrową barękę. Kiedy holownik nie nadał swego zwykłego, codziennego raportu radiowego, rozpoczęto poszukiwania lotnicze, które zlokalizowały barękę – nie uszkodzoną, z nietkniętym ładunkiem chemikaliów, liną holowniczą nie naruszoną, aż do łączącego ją z holownikiem łańcucha – ale bez śladu samego holownika i jego załogi.

Fragment raportu morskiego Komisji Dochodzeniowej Straży Wybrzeża można zastosować do każdego z licznych przypadków zniknięć samochodów i statków, które wydarzyły się w rejonie Trójkąta Bermudzkiego: „...brak alarmu radiowego wydaje się usprawiedliwiać wnioski o tak błyskawicznej zagładzie statku, że nadanie wezwania o pomoc było niemożliwe”.

Nieco świeższe zniknięcia to: „Ithaca Island” w listopadzie 1968 roku, statek przewożący ładunek ziarna z Norfolk do Manchesteru.

„Milton latrides” w kwietniu 1970 roku, w drodze z Nowego Orleanu do Capetown z ładunkiem tłuszczów roślinnych i sody kaustycznej.

„Anita” – duży statek handlowy (20 000 ton) z załogą 32 ludzi, który wyruszył z Newport News w marcu 1973 roku, wioząc ładunek węgla do Niemiec i więcej o nim nie usłyszano. Po przeprowadzeniu dochodzenia, z charakterystyczną dla londyńskiego Lloydsa sumiennością, definitywnie ustalono, że „Anita” zniknęła w nie wyjaśnionych okolicznościach i wypłacono właścicielom statku odszkodowanie wysokości 3 000 000 dolarów.

Bliźniaczy statek „Norse Variant”, który opuścił port w dwie godziny przed nią, nadał przez radio meldunek, że „Anita” tonie w odległości 240 km na południowy wschód od Cape May. Z początku sądzono, że cała załoga zginęła, ale okazało się, że jednak jeden rozbitek ocalał, uczepony drewnianej pokrywy luku. Zeznał on, że zatonięcie nastąpiło błyskawicznie, w jednej chwili zerwał się huragan zmiatając z pokładu wszelkie ruchome przedmioty; wzburzone morze nagle zalało statek, wypełniając wodą ładownie i zatopiło go w ciągu pięciu minut.

Jeżeli bierze się pod uwagę różnorodność ładunków, z jakimi zniknęły liczne statki handlowe, sugestie o istnieniu związków między ładunkiem a zniknięciem z takich powodów jak piractwo, eksplozje, bunty itp. wydają się nieuzasadnione. Sądzić można raczej, że są to zniknięcia przypadkowe, ale skoncentrowane na tym samym obszarze.

Komentując zagładę statków i samolotów w Trójkącie Bermudzkim, oficer informacyjny Dystryktu Morskiego III wyraził szeroko rozpowszechnioną, chociaż z pewnością nieoficjalną opinię specjalistów: „Jest to prawdziwa zagadka. Nikt w marynarce nie robi sobie z niej żartów. Zawsze wiedzieliśmy, że w tym Trójkącie Bermudzkim dzieje się coś dziwnego. Ale nikt nigdy nie odkrył, co to jest. Wydaje się, że wszystko odbywa się tu wbrew prawom fizyki lub logiki. Wygląda to bez mała tak, jakby te statki zostały nagle przykryte czymś w rodzaju elektronicznej sieci maskującej”. Prawie wszystkie wypadki samolotów i statków, poza pięcioma, miały miejsce na Morzu

Sargassowym lub w jego okolicach oraz na wodach doń przylegających.

Ivan Sanderson, przestrzegając przed zawężeniem pola badań do jakiegoś „wiodącego przypadku”, robi uwagę na temat pewnego „denerwującego aspektu” całej sprawy, polegającego na tym, że położenie Morza Sargassowego koincyduje jakby z „...owym tajemniczym romboidalnym obszarem, na którym doszło do zniknięcia prawie wszystkich samolotów i większości dawnych statków... ”.

Wydaje się cokolwiek ironicznym zbiegiem okoliczności, że obszar napawający strachem, pojawiający się w legendach na długo przed jego oficjalnym odkryciem, obszar przerażający przez setki lat jako morze przynoszące zagładę, mógł utrzymać swoją złowieszczą sławę i większość tajemnic aż do wieku lotów kosmicznych, łącząc w zadziwiający sposób ludzi, których można postawić na przeciwległych krańcach łańcucha poznania: Kolumba i astronautów z Apollo 12. Kolumb na pokładzie statku „Santa Maria” był pierwszym obserwatorem, który uwiecznił w dokumentach fakt istnienia nie wyjaśnionego zjawiska jarzenia się morza – białej, świecącej wody w rejonie Bahamy, w pobliżu zachodnich granic Morza Sargassowego. Ujrzał to zjawisko podczas swej pierwszej podróży 11 października 1492 roku, w dwie godziny po zachodzie słońca, podczas gdy astronauta widzieli te same świecące smugi czy pasma na wodzie jako ostatnie światło widoczne z Ziemi. Zjawisko to było rozmaicie interpretowane: jako margiel uniesiony z dna przez poruszające się tam zwierzęta, ławice ryb lub inny fenomen organiczny. Jakikolwiek jest jego ciągle nie wyjaśnione pochodzenie, dziwne to światło widoczne jest z powierzchni morza, a szczególnie dobrze zauważalne z powietrza.

Pierwsza podróż Kolumba była okazją do zaobserwowania innych tajemniczych zdarzeń, które jeszcze dziś są źródłem komentarzy i zainteresowania Trójkątem Bermudzkim. 15 września 1492 roku, w zachodniej części Morza Sargassowego, Kolumb i jego coraz bardziej podenerwowana załoga, zauważyli ogromną smugę ognia, która przecięła niebo i spadła, czy też zniknęła w oceanie. W kilka dni później członkowie załogi znowu przestraszyli się, tym razem z powodu nie wyjaśnionych zakłóceń w działaniu pokładowego kompasu – dziwna zapowiedź w wigilię odkrycia Nowego Świata – owych zakłóceń elektromagnetycznych, po dzień dzisiejszy wpływających na morską i powietrzną nawigację w Trójkącie Bermudzkim.

Jeszcze inna tajemnica związana z Morzem Sargassowym, intrygująca tak dawnych jak i współczesnych obserwatorów, dotyczy rozmnażania się węgorzy. Arystoteles (384 – 322 p.n.e.) był pierwszym przyrodnikiem starożytności, który zajął się zagadkową sprawą miejsca tarła węgorzy europejskich, będących – rzecz jasna – jedynymi przedstawicielami tego gatunku, jakie znał. Wiadomo, że ryby te opuszczają swoje stawy, jeziora i strumienie i płyną w dół dużymi rzekami uchodzącymi do morza. Było to wszystko, co wiedziano wówczas o tarliskach węgorzy. Dopiero w 2500 lat później naukowiec duński, Johannes Schmidt odkrył, dokąd przez całe stulecia udawały się węgorze.

Dorośle węgorze europejskie płyną szlakami wodnymi aż do Atlantyku; tam łączą się i płyną wielkimi ławicami, podążając wolno przez około cztery miesiące, nękanie przez mewy i stada rekinów, dopóki nie dotrą do Morza Sargassowego, gdzie zatrzymują się i na znacznej głębokości odbywają tarło. Dorosłe osobniki tam umierają, zaś nowo narodzone niesione Prądem Zatokowym zmierzają w długą podróż do Europy, co zabiera im około dwóch lat.

Zachowanie się węgorzy amerykańskich stanowi dokładne odwrócenie zwyczajów węgorzy

europjskich. Amerykańskie płyną na wschód i spotykają się z europejskimi w głębinach Morza Sargassowego, po czym młode wracają do miejsc swych przodków w wodach lądowych obu Ameryk. Owo osobliwe zachowanie się węgorzy i ich dziedziczna nastrofilia (pamięć siedliska rodowego lub miejsca rozmnażania) dała podstawy kilku wielce interesującym teoriom. Jedna z nich głosi, że pierwotnie miejsce rozmnażania się węgorzy znajdowało się w wielkiej rzece na kontynencie, który leżał ongiś w sąsiedztwie Morza Sargassowego, na Atlantyku. Węgorze mają ponoć ciągle szukać swoich pierwotnych tarlisk w miejscu nie istniejącej już rzeki, płynącej przez kontynent, zanurzony obecnie parę kilometrów pod powierzchnią morza. Sugeruje się nawet, że gronorosty Morza Sargassowego są przystosowanymi do życia podwodnego pozostałościami roślin byłego lądu Atlantydy, który, zgodnie z historyczną legendą, zatonął gwałtownie, pochłonięty z wszystkimi swoimi wspaniałymi lasami i całym światem roślinnym.

Ale wśród zagadek Morza Sargassowego najbardziej intrygująca jest tajemnica zaginionych samolotów i statków oraz jej ewentualne powiązania z innymi zjawiskami – szczególnie od czasów, gdy przez obszar ten codziennie przewija się tak wiele obiektów. Możliwe jest oczywiście, że istnieje jakieś sensowne wyjaśnienie każdego zniknięcia z osobna i że określenia w rodzaju: „aberracje atmosferyczne”, „dziury w niebie”, „rozpad wywołany nieoczekiwaną turbulencją”, „pułapki nieba”, „zanik grawitacji” i podejrzenia, że samoloty i statki zostały schwyte i sprzątnięte przez nieznaną siłę, są po prostu próbami wytłumaczenia niewytłumaczalnego. Jednakże istnieje jeszcze jeden element tajemnicy, który pojawił się niedawno i niespodziewanie. W wielu poprzednich zniknięciach w Trójkącie Bermudzkim nie tylko nie było rozbitków, lecz nie znaleziono też ani jednego ciała. Ale w ostatnich latach, kiedy legenda Trójkąta szeroko się rozprzestrzeniła, niektórzy piloci i ludzie morza zaczynają tracić zrozumiałą skądinąd niechęć do mówienia o rzeczach niezwykłych i opowiadają o swoich ucieczkach przed siłami działającymi w Trójkącie Bermudzkim.

Skupienie się na kilku takich wydarzeniach wskazuje na pewien możliwy wzór, który mógłby wyjaśnić jak, jeśli nie dlaczego, zdarzyły się niektóre z tych zaginięć.

Rozdział 4

CI, KTÓRZY USZLI CAŁO

W książce „Niewidzialne horyzonty”, będącej kompendium tajemnic morza, Vincent Gaddis, w części specjalnie poświęconej Trójkątom Bermudzkim, zatytułowanej „Trójkąt Śmierci”, wspomina, że wkrótce po napisaniu swego pierwszego artykułu na ten temat w 1964 roku, artykułu, który chyba dał nazwę temu obszarowi, otrzymał list od byłego lotnika Dicka Sterna, zawierający zaskakujące informacje. Stern pisał, że pod koniec 1944 roku wziął udział w locie do Włoch w eskadrze składającej się z siedmiu bombowców. Prawie 200 km od Bermudów samolot Sterna doznał nagle tak gwałtownych i niespodziewanych wstrząsów, że pilot musiał wracać do bazy w USA. Pogoda była wówczas dobra, gwiazdy widoczne, ale jakieś zawirowania sprawiły, że samolot przekoziółkował w powietrzu, załoga zaś została wyrzucona pod sufit. W rezultacie samolot stracił wysokość i o mało nie spadł do morza. Po powrocie do bazy Stern dowiedział się, że poza ich samolotem wróciła tylko jedna maszyna, z pozostałymi nie udało się nawiązać kontaktu radiowego, nie znaleziono także rozbitków ani szczątków. Incydent ten, który się zdarzył na rok przed zaginięciem Lotu 19, także w grudniu, nie był oficjalnie uważany za niezwykle zaginięcie, ponieważ trwała wojna i przypadkom takim nie nadawano żadnego rozgłosu.

W kilka lat po wojnie Stern leciał w dzień wraz z żoną z Bermudów do Nassau samolotem „Bristol Britannia”, kiedy zdarzył się podobny wypadek. Dziwnym trafem stało się to wówczas, kiedy żona Sterna mówiła właśnie o incydencie z czasów wojny. W tym momencie, bez żadnego ostrzeżenia, samolot zaczął nagle spadać, potrawy, które jedli pasażerowie poleciały pod sufit, maszyna zaczęła się silnie trząść. Dygotała tak, wznosząc się i opadając, przez kwadrans.

Zjawisko to może być przykładem „turbulencji czystego powietrza” – która, jeżeli ma dużą intensywność i trwa dostatecznie długo, może przypuszczalnie spowodować rozpadnięcie się samolotów i rozproszenie ich szczątków na morzu. W każdym razie Dick Stern dwukrotnie przeżył ten sam nagły i groźny wypadek prawie w tym samym punkcie Trójkąta Bermudzkiego, lecz, na szczęście, pozostał żywy i mógł o tym opowiedzieć.

Joe Talley, kapitan łodzi rybackiej „Wild Goose”, zetknął się z innym – akurat jednak w jego przypadku szczęśliwie zakończonym – fatalnym sposobem znikania w Trójkącie Bermudzkim. Nie szło tym razem o samolot, ale o jego własną łódź podczas holowania jej przez inny statek. Zdarzyło się to w rejonie Tongue of the Ocean, obszarze bardzo głębokiego morza w archipelagu Wysp Bahama, ale nie będącego częścią łańcucha Bahama Banks: chodzi tu o względnie mały rejon o głębokości paru kilometrów – spadzistą głębię, leżącą dokładnie na wschód od wyspy Andros, miejsca wielu zaginięć.

32-metrowy „Caicos Trader” miał zaholować 20-metrową łódź kapitana Talleya, służącą do połowu rekinów, w południową część Tongue of the Ocean. Pogoda była dobra, wiał orzeźwiający pasat z południowego zachodu. Oba statki zbliżały się do południowego rejonu Tongue of the Ocean, gdzie ów podmorski kanion przechodzi w swym południowym krańcu w ogromną, podobną do

krateru dziurę o średnicy 65 km.

Rafy i łańcuch Exuma chronią na wschodzie Tongue of the Ocean od sztormów i wysokich fal, które mogłyby powstać na skutek pasatów wiejących z południowego zachodu. Była noc i kapitan Talley spał w swej koi pod pokładem. Nagle obudził go istny potop. Do kajuty wlewała się woda. Odruchowo złapał kamizelkę ratunkową i rzucił się do otwartego luku. Kiedy wypadł na zewnątrz, przekonał się, że łódź znajduje się pod wodą: udało mu się jednak natrafić na jakąś linę i po niej wydostał się na powierzchnię, pokonując odległość 15 do 25 m. Widocznie w momencie, kiedy opuścił kajutę, statek znajdował się na głębokości kilkunastu metrów pod powierzchnią.

Po dotarciu do końca liny i zarazem na powierzchnię, zobaczył, że „Caicos Trader” płynie dalej, już bez niego. Chodziło o to, że nagła siła, która wciągnęła łódź Talleya pod wodę, groziła wywróceniem statku holującego, gdyby lina holownicza nie została zerwana. Załoga holownika odcięła ją, opuściła niebezpieczny obszar, a po jakimś czasie statek wrócił, aby zobaczyć, czy może jakimś cudem Talleyowi udało się uciec z kabiny wciągniętego pod wodę kutra. Załoga holownika widziała, że „Wild Goose” szła pod wodę, prosto w dół, „jakby w wirze”.

Po upływie pół godziny Talley, bliski już utonięcia, usłyszał nagle swoje nazwisko wykrzykiwane przez megafon z pokładu holownika, który już zdążył zawrócić. Kapitan był jeszcze w stanie odkrzyknąć i dzięki temu został uratowany. Ponieważ nie wyjaśnionym zaginięciom statków towarzyszy często złe funkcjonowanie kompasów i urządzeń radiowych, próbowano ustalić, jak zachowywał się w tym czasie kompas. Okazało się jednak, że sternik ustalił kurs i opuścił sterówkę, zanim zdarzył się wypadek, tak więc nic nie można było powiedzieć na temat działania kompasu w czasie trwania incydentu.

Również inne łodzie traciły liny holownicze na tym obszarze, czasami wraz z załogą holowanego statku – kapitan Talley jednak przeżył i mógł osobiście opowiedzieć całe zdarzenie.

W niektórych przypadkach coś w rodzaju mgły zakrywało holowany statek, na holowniku zaś zdarzyły się zakłócenia pracy kompasu i sprzętu elektrycznego. Ktoś mógłby się zastanawiać, dlaczego relacje o siłach działających na tym obszarze pochodzą od załóg holowników, nie zaś od samotnych statków. Dzieje się tak chyba dlatego, że płynące w pojedynkę łodzie po prostu znikają bez świadków, podczas gdy w wypadku holowania w pobliżu – na odległość liny – jest drugi statek, mogący obserwować całe zajście.

Przeżycie kapitana Dona Henry’ego z 1966 roku jest czymś w rodzaju „zawodów w przeciąganiu liny” między holownikiem a nieznaną siłą, próbującą, świadomie czy nieświadomie, porwać holowaną barkę. Kapitan Henry, właściciel towarzystwa ratowniczego w Miami, noszącego nazwę Sea Phantom Exploration Company, długoletni doświadczony kapitan statków pełnomorskich, nawigator, a także nurek i płetwonurek opisuje wypadek zniknięcia barki następująco: „Byliśmy w drodze powrotnej między Puerto Rico a Fort Lauderdale. Przez trzy dni holowaliśmy pustą barkę do przewozu filtrowanej ropy naftowej. Byłem na pokładzie „Good News”, 30-metrowego holownika o mocy 2000 KM. Holowana barka ważyła 2500 ton i ciągnęliśmy ją na linie o długości 3 tys. m. Byliśmy nad Tongue of the Ocean, po przejściu przez Exumas. Głębokość w tym miejscu wynosiła około 1 km.

Było popołudnie, pogoda dobra, niebo czyste. Na parę minut poszedłem do kabiny za mostkiem, a kiedy usłyszałem przekleństwa, wpadłem na mostek i wrzasnąłem: «Co jest, do cholery?!» Pierwszą rzeczą, jaką zauważyłem, był kompas – igła wirowała zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Nie

było dla tego rodzaju zachowania się kompasu żadnych powodów. Jedynym miejscem, gdzie – jak słyszałem – zdarzają się takie rzeczy, jest rzeka świętego Wawrzyńca w Kingston; leżąca na dnie wielka masa żelaza, złożone rudy, a może meteoryt, przyprawia kompas o szaleństwo. Nie wiedziałem, co się stało, ale było diabło pewne, że dzieje się coś poważnego. Woda wydawała się napływać ze wszystkich stron. Horyzont zniknął, nie mieliśmy pojęcia, gdzie go szukać: woda... niebo i widnokrąg zlały się w jedno. Nie wiedzieliśmy, gdzie się znajdujemy. To coś, czymkolwiek było, zabrało, ukradło, czy pożyczyło sobie całą moc z naszych prądnic. Wszystkie urządzenia elektryczne przestały wytwarzać energię. Prądnice pracowały, ale prądu nie było. Inżynier próbował uruchomić pomocniczą prądnicę, ale nie mógł otrzymać iskry.

Bałem się o linę. Była mocna, ale nie widziałem jej. Wyglądało, jakby zakryła ją chmura; fale wokół niej wydawały się bardziej burzliwe niż gdzie indziej. Dałem całą moc naprzód. Nie widziałem, gdzie płyniemy, ale wolałem wiać z tego piekła i to szybko. Zdawało się, że coś chce nas pociągnąć do tyłu, ale mu się to nie całkiem udaje.

Wyjście stamtąd było jak wydobywanie się z mglistej masy. Kiedy wynurzyliśmy się, lina holownicza była sztywno napięta – jak w takiej hinduskiej sztuce z liną – bo jej końca, zakrytego gęstą mgłą, nie było wcale widać. Skoczyłem na główny pokład i dałem gazu. Ta cholerna barka wyszła z mgły, ale nigdzie indziej mgły nie było. Można było sięgnąć wzrokiem na prawie 20 km. W obrębie mglistego obszaru, w którym znajdowała się lina, morze burzyło się, chociaż fale nie były duże. Mówcie, co chcecie – ale trudno – nie miałem specjalnej ochoty wracać i sprawdzać, co takiego ciągnęło nas do tyłu.

Czuł pan kiedyś, jak dwóch ludzi ciągnie pana za ramiona w dwie przeciwne strony? To było tak, jakbyśmy jednocześnie stali w miejscu, w którym ktoś chciał lub coś chciało, żebyśmy zostali i zarazem jakby ten ktoś lub to coś chciało, żebyśmy się znaleźli w zupełnie innym miejscu.

Czy horyzont miał barwę zielonkawą?

– Nie, był jakiś mleczny. To wszystko, co mogę powiedzieć.

Na kolory nie zwracałem uwagi. Po zakończeniu rejsu trzeba było naładować akumulatory. Pięćdziesiąt kieszonkowych baterii musiałem wyrzucić.

Czy myślał pan o Trójkącie Bermudzkim?

– Tak. To była zresztą jedyna rzecz, o jakiej mogłem wtedy myśleć. Pomyślałem: O Boże, jestem następnym do statystyk!

Czy jeszcze kiedyś zdarzyło się panu coś takiego?

– Nie. Słyszałem, że kiedyś holownik zginął razem z załogą, lina holownicza była przecięta. Ale zdarzyło się to tylko raz. I o jeden raz za dużo”.

Jim Richardson, były pilot Marynarki Wojennej USA i dyrektor Ośrodka Lotów Opa-Locka, działającego pomiędzy lotniskiem Opa-Locka w Miami a Bimini oraz innymi punktami archipelagu Bahama, jako szef najważniejszej pasażerskiej instytucji usługowej na tym obszarze i jeden z wybitniejszych przedsiębiorców na wyspach Bimini, miał swoją prywatną opinię na temat domniemanej groźby Trójkąta Bermudzkiego. Reaguje podobnie jak miejscowi ludzie na krążącą legendę, z właściwą pilotom zwięzłością: „To jest coś, o czym ludzie nie mówią. A jeżeli ktoś już mówi, to bierze się go za stukniętego”.

Tym niemniej również i Richardson, podczas swych licznych lotów na Wyspy Bahama, zetknął się z zakłóceniami elektronicznymi i magnetycznymi. Lecąc kiedyś wczesnym rankiem w towarzystwie

syna z Florydy na wyspy Turks, zauważył, że igła kompasu nagle zaczęła wirować od lewej do prawej. Na pytanie: „Coś nie tak z kompasem?”, syn dał odpowiedź traktując ją jako najzupełniej naturalne wyjaśnienie: „Jesteśmy nad Andros”. Richardson zauważa, że zdarzało się to często – „za każdym razem, kiedy przelatywaliśmy nad głęboką wodą przed Moselle Reef. Rafa ta jest miejscem, gdzie często obserwuje się tajemnicze, błyszczące nocą światła, zaś wśród rybaków z Bimini ma złą sławę „nawiedzanej”.

Owe światła na rafie widział nie tylko Richardson, ale i inni piloci statków czy samolotów.

Coś, co można określić jako wizualną obserwację jakiejś niszczącej siły obecnej w Trójkącie Bermudzkim, dokonaną z powietrza, opublikowane zostało w „Pursuit”, kwartalniku wydawanym przez Towarzystwo do Badań Niewyjaśnionego. Autor relacji, Robert Durand, opowiada o zjawisku zaobserwowanym z kabiny Boeinga 707 podczas lotu z San Juan do Nowego Jorku 11 kwietnia 1963 roku. Jako miejsce obserwacji podano 19° 54' szerokości północnej i 66° 47' długości zachodniej, punkt leżący dość głęboko w obrębie Trójkąta Bermudzkiego nad rowem Puerto Rico, jednym z najgłębszych kanionów oceanicznych, dochodzących do głębokości 9 km.

Niecodzienne spostrzeżenie, o którym zameldował najpierw drugi pilot (nie życzył sobie ujawnienia nazwiska), miało miejsce

O godzinie 13.30, w dwadzieścia minut po starcie, kiedy odrzutowiec znajdował się na wysokości prawie 10 km. Drugi pilot zauważył nagle, że w odległości około 8 km po prawej burcie samolotu powierzchnia oceanu unosi się do góry, tworząc ogromny, kulisty kopiec, zupełnie jakby na skutek podwodnej eksplozji jądrowej. Wyglądało to jak „wielki kalafior” na wodzie. Natychmiast zwrócił na to uwagę kapitana i inżyniera pokładowego, przyglądali się temu uważnie przez około trzydzieści sekund, po czym odpięli pasy i pobiegli na prawą burtę, aby lepiej widzieć. Gigantyczna góra burzącej się wody osiągnęła, ich zdaniem, średnicę 1 do 1,5 km i wysokość równą mniej więcej połowie swej szerokości. Rzecz jasna, kapitan nie zawrócił samolotu, żeby zobaczyć to z bliska, ale trzymał się ustalonego planu lotu. Kiedy maszyna oddaliła się, widziano, jak olbrzymi, wrzący kopiec zaczyna opadać. Drugi pilot zasięgał później informacji w kilku agencjach łącznie z FBI i Strażą Wybrzeża, jak również u specjalistów z dziedziny sejsmiki, ale nikt nie stwierdził, aby na obszarze tym odbyło się coś w rodzaju trzęsienia ziemi, powstały olbrzymie fale na skutek ruchów sejsmicznych czy też przeszła ogromna trąba wodna.

Wysuwano różne sugestie, że była to rzekomo eksplozja jądrowa, mająca związek z zaginioną poprzedniego dnia atomową łodzią podwodną USS „Tresher” lub jej atomowymi głowicami, chociaż, zgodnie z relacjami, „Tresher” zaginął o wiele tysięcy kilometrów dalej. Koncepcja ta może być przekonująca tylko pod warunkiem, że jakieś istotne fakty dotyczące zaginięcia „Treshera” trzymane są w tajemnicy, co jest całkiem możliwe, albo też, jak po cichu sugerowano, jeżeli w odwecie za zatopionego „Treshera” zaatakowano i posłano na dno łódź podwodną potencjalnego przeciwnika. Jednak, pomijając hipotezy militarne, miejsce wydarzenia stanowi jeszcze jedno potwierdzenie istnienia nieokreślonych sił fizycznych, działających na obszarze Trójkąta Bermudzkiego.

Inny niedawny opis, który można uznać za relację o ucieczce statku przed jakąś znaną siłą, przekazany został Normanowi Beanowi przez niedoszte ofiary. Norman Bean, mieszkaniec Miami, jest inżynierem elektronikiem i wynalazcą: wśród jego dzieł znajduje się zamknięty obwód telewizji podwodnej i urządzenie do odstraszenia rekinów. Prowadzi również odczyty na temat UFO oraz

śledzi z bliska rozwój historii Trójkąta Bermudzkiego.

Incydent zdarzył się we wrześniowy wieczór roku 1972 między Featherbed Banks i Matheson Hammock w Biscayne Bay i dotyczył napędzanego silnikiem wysokoprężnym statku o złowieszczej nazwie „Nightmare” (Nocny Koszmar). Łódź ta przewożąca trzech pasażerów wracała nocą do portu po połowach w Biscayne Bay. Kiedy znalazła się w obszarze Featherbed Banks zauważono, że kompas odchyła się o około 90° w odniesieniu do świateł celu podróży – Coconut Grove. Lampy na statku zaczęły słabnąć, po czym zgasły, jakby jakaś ogromna siła wyciągnęła z akumulatorów całą energię. Pilot, nie zważając już na wskazania kompasu, skierował statek pełną mocą prosto na światła wybrzeża w kierunku zachodnim. Jednak jedyną zmianą położenia był ruch na północ, na co wskazywało przesuwające się w kierunku południowym oświetlone nabrzeże. Przez dwie godziny statek usiłował osiągnąć brzeg, ale nie był w stanie płynąć do przodu i wyglądało na to, że jeśli już się porusza, to wstecz.

Podczas tych zmagañ pasażerowie spostrzegli, że w powietrzu, między statkiem a Matheson Hammock, pojawił się wielki, ciemny kształt przesłaniający gwiazdy, gdzieś w odległości 1,5 do 3 km na zachód od statku. Patrząc nań zauważono, że w ciemny obszar wchodziły trzy światła, pozostają nieruchomo przez chwilę i znikają. Krótko potem sam ciemny obiekt zniknął również. Wtedy kompas zaczął działać normalnie, prądnica naładowała akumulatory, a łódź mogła posuwać się naprzód.

Prawie identyczną historię przekazał Beanowi jeden ze słuchaczy jego odczytu, wygłoszonego na kilka lat przed incydem z „Nocnym Koszmarem”. Człowiek ten, emerytowany kapitan Marynarki Wojennej USA, nie chciał mówić o tym wydarzeniu w trakcie odczytu, dopiero później opowiedział o nim prywatnie Beanowi, ponieważ, podobnie jak wielu obserwatorów nie wyjaśnionych zjawisk, wolał nie wystawiać na pośmiewisko swej reputacji dotyczącej prawdomówności i zdolności dokonywania dokładnych obserwacji.

Wypadek zdarzył się na tydzień przed Bożym Narodzeniem 1957 roku. 10-metrowa łódź rybacka, tak jak w poprzednim wypadku napędzana dieslem, należąca do kapitana i przez niego prowadzona, nie była w stanie posunąć się naprzód przez kilka godzin – a nawet została w tym czasie odciągnięta o kilka kilometrów do tyłu. Było to podczas rejsu do Freeport na Bahamie. Prądnica, światła i radio przestały działać, a wskazówka kompasu wprawiona została w ruch wirowy. Chociaż diesel ciągle pracował, statek nie mógł się poruszyć do przodu. Tak jak w przypadku „Nightmare”, załoga zauważyła w powietrzu na kursie statku czarny, bezgwiazdny skrawek nieba o regularnym zarysie, chociaż woda była spokojna, a gwiazdy dokoła dobrze widoczne. W pewnym momencie spostrzeżono, że w ową plamę wchodziły trzy światła, poruszając się jedno za drugim, po czym w niej giną. Zaraz potem czarna plama na niebie raptownie zniknęła i statek mógł płynąć naprzód. Zapaliły się światła, włączyło się zasilane bateriami radio, a kompas wrócił do normy. Kapitan i jego czterej pasażerowie dowiedzieli się później, że tej samej nocy pewien frachtowiec, płynący na południe w Prądzie Zatokowym, zakończył swój rejs na błotnistej mieliźnie na zachodzie, w pobliżu Fort Lauderdale, z powodu odchylenia igły kompasu o 90°.

Wypadek, jaki spotkał dwusilnikowy samolot „Beechcraft” podczas lotu z George Town na wyspę Wielka Exuma w archipelagu Bahamy 15 listopada 1972 roku, jest ciekawym przykładem kapryśnego usposobienia tych nie zidentyfikowanych sił i w najgorszym razie jedynym przypadkiem, kiedy siły te – jeśli w ogóle można przypisywać im jakieś motywy czy racje – próbowały raczej poprowadzić

samolot niż go zniszczyć. Doktor S.F. Jablonsky, psycholog z Fort Lauderdale, doniósł o tym Mansonowi Valentine, który tak przedstawia to wydarzenie: „Samolot opuścił George Town o zmroku, z 10 osobami na pokładzie, wliczając w to 5 członków załogi. Pogoda była dobra, morze spokojne, a widoczność doskonała. Wiała lekka bryza z południowego wschodu.

Mniej więcej dziesięć minut po starcie, kiedy samolot znalazł się nad Tongue of the Ocean na północny wschód od Exuma, wszystkie układy elektryczne, kompas, radio, światła, a nawet wskaźniki sterowane napędem hydraulicznym, nagle i w jednym momencie przestały działać, zaś akumulatory zupełnie się rozładowały”.

Pierwszą reakcją pilota było spróbować lądowania w New Providence, oddalonego o około 100 km w linii prostej na północ, kierując się zachodzącym słońcem i czekając, aż w zasięgu wzroku pojawią się światła Nassau. Jednak po chwili uprzytomnił sobie, że ponieważ radio nie działa, nie będzie mógł powiadomić lotniska o swoim przylocie, a ponieważ nie funkcjonują także żadne światła, nie będzie mógł nadać za ich pomocą sygnału swego nadejścia nad miejsce lądowania. Dlatego też postanowił zdążyć przed zmrokiem na najbliższe lotnisko na wyspie Andros i wkrótce już widoczny był niewielki port lotniczy na południowym krańcu tej wyspy. Lądowanie w tych warunkach nie było najprostsze. Pilot zrobił najpierw zakręt na zachód od pasa startowego, a później przeszedł w lot ślizgowy, aby upewnić się, czy nie ma jakichś przeszkód, jak również by najdokładniej ustawić samolot względem pasa i w stosunku do wiatru. Układ hydrauliczny nie działał, nie można więc było opuścić kół; nie działały również światła lądowania. Doktor Jablonsky stwierdził później, że „samolot lądował tak, jakby utrzymywał się na jakiejś powietrznej poduszce”. Najpierw dotknęły pasa startowego końce śmigieł rozsypując snopy iskier, ale samolot zamiast się rozbić, osiadł na ziemi. Kadłub nie został w ogóle uszkodzony, a nawet nisko zwisające czerpaki wychwyty powietrza były nietknięte.

Następnego dnia dostarczono na Andros dwa nowe śmigła i zainstalowano je w maszynie.

Akumulatory samolotu zostały ponownie naładowane, ale jeszcze zanim to nastąpiło, układ hydrauliczny zaczął znowu działać normalnie. Samolot wystartował i bez dalszych przygód dotarł do Fort Lauderdale.

Kiedy pierwsze wydanie tej książki było oddawane do druku, statek pasażerski „Queen Elizabeth 2” ledwie uniknął katastrofy w górnej części Trójkąta Bermudzkiego 3 kwietnia 1974 roku.

Doświadczył awarii trzech kotłów (za przyczynę uznano wyciek oleju), klimatyzacji, przerwania obwodów elektrycznych itd. Ten najnowocześniejszy z superliniowców był obezwładniony na Morzu Sargassowym jak jego przodkowie z minionych wieków, a pasażerowie oczekiwali na ratunek podtrzymywani na duchu przez towarzystwo żeglugowe bezpłatnymi, choć źle chłodzonymi drinkami. W jednym z pierwszych wywiadów radiowych, nadanych z pokładu statku, pewien pasażer, zawodowy piłkarz (rejs nosił nazwę Piłkarski Rejs Słońca i Radości) powiedział do mikrofonu: „Kapitan mówił mi, że siedzimy dokładnie w środku Trójkąta Bermudzkiego”. Jednak późniejsze relacje wydają się przezornie unikać wszelkich aluzji związanych z tym złowieszczym obszarem.

Warto tu dodać ciekawą uwagę: otóż załoga kutra Straży Wybrzeża płynącego za „Queen Elizabeth 2” zauważyła, że wchodząc w obszar Trójkąta Bermudzkiego statek płynący z prędkością trzydziestu pięciu węzłów zginął z ekranu radaru i chociaż przez pewien czas widoczny był wzrokowo, wkrótce potem zniknął z pola widzenia. Łączność kutra z „Queen Elizabeth 2” i kontakt

radarowy zostały jakby zakłócone w momencie wejścia statku w obszar Trójkąta. Aczkolwiek trudno sugerować, że owe tajemnicze siły miały coś wspólnego z awarią superliniowca, to jest możliwe, iż złe funkcjonowanie łączności radarowej z kutrem było spowodowane anomaliami radiowymi i elektronicznymi w tym zagadkowym obszarze.

Kiedy rozważamy wszelkie przypadki zniknięć statków i samolotów, ale i udane ucieczki przed siłami działającymi w Trójkącie Bermudzkim, skłonni jesteśmy przyjmować, że dla wszystkiego tego istnieje jakieś logiczne wytłumaczenie (lub nawet wiele wyjaśnień). Lecz im głębiej wchodzimy w istotę problemu, tym bardziej zaczynamy się zastanawiać, czy w ramach dostępnej nam wiedzy naukowej jest coś, czym możemy posłużyć się jako sensownym wyjaśnieniem.

Rozdział 5

CZY ISTNIEJE SENSOWNE WYJAŚNIENIE?

Kwestionując doniosłość, czy nawet samo istnienie Trójkąta Bermudzkiego wskazywano czasami, że nie ukrywa on żadnej tajemnicy, ponieważ statki i samoloty giną na całym świecie, a trójkątny obszar rzucony na jakąkolwiek grupę uczęszczanych szlaków morskich wykazywałby zaskakująco dużą liczbę zaginięć, jeśli tylko byłby odpowiednio rozległy. Należy pamiętać, że ocean jest olbrzymi, a statki oraz samoloty kruche i względnie małe. Ocean znajduje się również w ciągłym ruchu ze swymi powierzchniowymi i podwodnymi prądami.

Samoloty lub małe stateczki, które zaginęły między Bahamami a Florydą, gdzie Prąd Zatokowy ma prędkość ponad cztery węzły, mogły znaleźć się w tak dużej odległości od miejsca, gdzie były po raz ostatni widziane lub słyszane, że uznano je faktycznie za zaginione. Jednak prędkość Prądu Zatokowego jest dobrze znana amerykańskiej Straży Wybrzeża, i dlatego podejmowane przez nią akcje poszukiwawcze i ratownicze uwzględniają możliwość zniesienia szczątków przez prąd i wiatry. Ustala się przybliżony obszar poszukiwań, biorąc pod uwagę wszelkie przypuszczalne odchylenia. Zasięg natychmiastowych poszukiwań dużych statków obejmuje obszar o promieniu 8 km, samolotów – 16 km, małych łodzi – 24 km, przy czym po zakończeniu podstawowych poszukiwań ustala się rejon dalszej akcji w zależności od kierunku, w jakim zmierzał zaginiony obiekt, prądów morskich, wiatrów i możliwości dryfowania.

Niektóre statki szły na dno, a w jakiś czas później zjawiały się ponownie na powierzchni morza w innym miejscu, tak jak na przykład „A. Ernest Miles”, który zatonął z ładunkiem soli w pobliżu wybrzeża Karoliny. Kiedy sól rozpuściła się w wodzie, statek-widmo wrócił na powierzchnię, gdzie go następnie odkryto. Inny z kolei statek- duch „La Dahama”, także podniósł się z głębin i jest często wspominany w związku z Trójkątem Bermudzkim.

„La Dahama” poszedł na dno w kwietniu 1935 roku, pasażerowie zostali wzięci na pokład przez S.S. „Rex”, jednak po pewnym czasie inny okręt, „Aztec”, natknął się na ów statek dryfujący w pobliżu Bermudów. Ponieważ załoga „Azteca” nie wiedziała, że „La Dahama” wcześniej zatонуła, a pasażerów uratowano, uznała go za jeszcze jeden tajemniczy, opuszczony statek. Wszystko wyjaśniło się, kiedy nadeszły wieści z „Rexa” stojącego już w swoim macierzystym porcie we Włoszech. Ale dlaczego statek wypłynął na powierzchnię – pozostaje tajemnicą.

Pozostałości zaginionych statków i samolotów, które osiadły na dnie morza, mogą prócz tego łatwo pograżyć się w ruchomych piaskach oceanu i zostać zakryte w wyniku sztormów. Do czasu, aż – być może – odsłonią je inne sztormy i zostaną odnalezione przez okręty podwodne albo nurków. Mel Fisher, doświadczony nurek i ratownik (zajmujący się ratownictwem okrętowym i odzyskiwaniem ładunków), od kilku lat poświęca się badaniom podwodnym szelfu kontynentalnego Atlantyku i Karaibów w rejonie Trójkąta. W czasie wyprawy po hiszpańskie złoto (którego zdumiewające ilości wydobył), znalazł na dnie morza różne inne rzeczy, których poszukiwano gdy zaginęły, ale później całkowicie o nich zapomniano. Te koncentracje metalu

przekraczały górną granicę skali używanej w magnetometrach – kompasach o tysiącrotnie zwiększonej czułości – które naprowadzają na podwodne skupiska metali. Fisher często kierował się ich wskazaniem przy poszukiwaniu innych znalezisk, potem używał ich do wykrywania skarbów z galeonów złotej floty hiszpańskiej. Należy zauważyć, że ulepszony magnetometr nie używano w przypadku wielu niewytłumaczalnych zniknięć w Trójkącie Bermudzkim. Kiedy nurkowie opuszczali się na dno oceanu, kierując się wskazaniem magnetometru, to często zdarzało się, że zamiast hiszpańskich galeonów znajdowali zaginione myśliwce lub prywatne samoloty i różne towary ze statków. Pewnego razu, oczywiście kilka mil od miejsca zatonięcia, znaleziono lokomotywę, którą Fisher pozostawił na dnie z myślą o przyszłych archeologach morskich. Mel Fisher jest zdania, że co najmniej do kilku spośród wielu zniknięć w rejonie Bahamów i Florydy przyczyniły się niewypały zgubionych bomb Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych, uzbrojonych torped albo granatów artyleryjskich z ubiegłej wojny, czy też współczesnych ćwiczeń wojskowych. Nurkując na przykład w pobliżu hiszpańskiego okrętu złotej floty, Fisher zaczął wyciągać na powierzchnię coś, co uznał za zabytkową hiszpańską armatę, szybko jednak dostrzegł, że inkrustowane pąklami dzieło rzemiosła ma spiczasty koniec, wskazujący na prawdziwe przeznaczenie. Była to bomba – na dodatek uzbrojona!

Z liczby nie zidentyfikowanych wraków, które Fisher zauważył na dnie (sam poszukiwał dwóch całkiem szczególnych wraków, galeonów hiszpańskiej złotej floty „La Margarita” i „Santa Maria de Atocha”, zawierających skarby szacowane na około czterysta i sześćset milionów dolarów), wywnioskował, że setki okrętów rozbiły się na rafach podczas sztormów i że większość z nich została pogrzebana w przybrzeżnych piaskach. Aby dotrzeć do kilku okrętów ze skarbami, przekonał się, że należy je wręcz odkopywać z dna morza, tam, gdzie magnetometr wskazywał obecność metalu. Zaobserwował też, że ruchome piaski występujące w miejscu, gdzie Prąd Zatokowy mija kraniec Florydy, pochłaniają całkiem duże łodzie, które utkwili w piaszczystym dnie. Kaprysy prądów i ruchome dno mogą być więc odpowiedzialne za kilka spośród nieudanych poszukiwań zaginionych statków i samolotów. Na tym obszarze występują jednak jeszcze inne zjawiska podwodne, które mogą być odpowiedzialne za ukrycie przyczyn niektórych zaginięć. Są to niezwykle „błękitne dziury”, rozrzucone między wapiennymi klifami i innym podwodnymi formami krasu Bahamy posiadające szerokie łachy i głębinowe zapadliska. Tysiące lat temu dziury te były przybrzeżnymi grotami, wystającymi ponad poziom morza. Kiedy jednak wody podniosły się w wyniku topnienia lodowców trzeciego zlodowacenia (przypuszczalnie około dwunastu do piętnastu tysięcy lat temu), jaskinie zamieniły się w „błękitne dziury” – miejsce najchętniej odwiedzane przez ryby i, ostatnio też, przez poszukiwaczy podmorskich przygód. Te przybrzeżne jaskinie i przejścia zmiernie prosto do krawędzi szelfu kontynentalnego, a kilka z nich przebiega przez całą formację przybrzeżną na głębokości 450 m. Niektóre z nich łączą się przez podwodne przejścia i groty z jeziorami oraz stawami na większych wyspach archipelagu Bahamy. Mimo że oddalone o całe mile od morza, te malutkie lustra wodne podnoszą i obniżają poziom swoich wód w rytmie przyptyków i odpływów oceanu. Oceaniczne ryby, transportowane przez podziemne źródła tego podwodnego systemu, mogą się znaleźć niekiedy daleko od wybrzeża. Pojawienie się 9-kilo-gramowego rekina w jednym z takich spokojnych śródłądowych basenów, 30 km od brzegu, wywołało sensację. Wywołało także wielki niepokój mieszkańców, przywykłych do pływania w tej „pokoju nastawionej” sadzawce.

Ustalono obecność błękitnych dziur w oceanie w różnych odległościach od powierzchni. Nurkowie docierający do nich zauważyli, że pomieszczenia jaskiniowe rozgałęziają się w przejścia przebiegające dokładnie tak samo, jak w przypadku formacji jaskiniowych na lądzie. Te tunele wydają się podążać w wielu kierunkach, w oczywisty sposób myląc nawet ryby, które często pływają „do góry nogami”. Niektóre z przejść między jaskiniami wydają się tak regularnie uformowane, że nurkowie są prawie pewni, iż widzieli ślady dłuta, jakby nie naruszone od czasów, gdy klify nadbrzeżne wznosiły się ponad poziom morza. Płetwonurkowie zauważyli też niebezpiecznie silne źródła wypływające z wnętrza błękitnych dziur. Wskazuje to na intensywne sploty, spowodowane przez masy wody wchodzące do dziur i wywołujące efekt kominowy, z silnymi wirami na powierzchni, nawet jeśli w pobliżu nie występuje ląd stały. Taki albo podobny wir jest być może w stanie wciągnąć jakąś łódkę pod wodę, do błękitnej dziury, razem z całą jej załogą. Taka możliwość uwiarygodniła się, kiedy oceanograf Jim Thorne, podczas jednej z podwodnych wypraw, znalazł łódź rybacką w błękitnej dziurze, na głębokości 25 m. Łódki i małe stateczki znajdowano także na głębokości 18 m i mniejszej, w pobliżu dziur. To jednak, że kilka mniejszych łodzi i być może pozostałości większych zakończyło wędrówkę po morzach w błękitnych dziurach i pozostaje tam bez ruchu, nie pozwala efektem wiru wyjaśnić zniknięć statków, a na pewno nie samolotów.

Mimo że wiry pojawiają się w różnym czasie i w różnych częściach oceanu światowego, i (jak stwierdzono wyżej) w tym na obszarze Bahamy i Trójkąta Bermudzkiego, to żadne ze znanych zjawisk, z wyjątkiem być może większości zaburzeń sejsmicznych lub atmosferycznych, nie da się porównać z wirami oceanicznymi w pobliżu Norwegii, opisanym przez Edgara Alana Poe w jego „Zejściu w Maelstrom”. Opisuąc zniszczenie statku przez wir począwszy od punktu, w którym przedstawia jego ogromną, pochyloną i obracającą się burtę, narrator powiada: „Nigdy nie zapomnę uczuć grozy, przerażenia i podziwu, z jakimi wokoło siebie spoglądałem. Okręt zdawał się wisieć, jak zaczarowany, w połowie drogi na dno. Na wewnętrznej powierzchni tunelu szerokiego w obwodzie, niezrównanego w głębokości. Jego doskonała gładź boków może zginąć na wieczność, ale z powodu oszałamiającej szybkości, z którą dookoła wirował. Kiedym poczuł zamierające drgawki tego opadania, chwyciłem się instynktownie za głowę... i oczy zamknąłem... Rozejrzawszy się znowu wokół siebie ponad tym dzikim spustoszeniem któreśmy tak oto przebyli, zauważyłem, że nasz okręt nie był jednym przedmiotem, który ten wir trzymał w swoich objęciach. Tak poniżej, jak powyżej nas dały się widzieć szczątki wiązań, wielkie masy drewna budowlanego i pnie drzew, pomieszane z mnóstwem drobniejszych detali, to znów kawałki mebli, połamane pudła, beczki i stągwie. Zaczęłem teraz z dziwnym zajęciem obserwować liczne przedmioty, pływające w naszym towarzystwie.

To drzewo jodły – usłyszałem naraz jak mówię – będzie na pewno następną rzeczą, jaka da tego straszego nura i zniknie. A później byłem rozczarowany znajdując, że je wyprzedza wrak holenderskiego statku handlowego i zbiera się do powędrowania na dno jako pierwszy”.

Takie opisy mogły wpłynąć na teorie dotyczące znikania okrętów w Trójkącie Bermudzkim, jak również na kształt „przepaści, które nas wciągają” na morzu. Czymś więcej niż przeznaczeniem dla małych, a nawet dużych okrętów mogą być na tym obszarze nagłe fale przyprływu i odpływu, albo nawet trąby wodne, te miotające się po morzu tornada, które zdarzają się w pewnych porach roku. Powołują one do życia szeroki komin wody sięgający pod niebo. Jedna albo kilka trąb wodnych

może bez trudności rozbić na kawałki małą łódź albo nisko lecący samolot w taki sposób, w jaki tornada na lądzie rozbijają na kawałki albo porywają domy, ogrodzenia, pojazdy i ludzi wysoko w niebo. Zdarzające się trąby wodne w ciągu dnia sprawiają, że można szybko podjąć akcję ratowniczą, jednak stanowczo trudniej wykryć je w nocy, szczególnie w przypadku samolotu lecącego w warunkach złej widoczności. Najbardziej podejrzane o powodowanie nagłych zatonięć okrętów są jednak nieoczekiwane fale przyływowe i odpływowe, będące zwykle wynikiem podwodnych wstrząsów gruntu. Na powstawanie dużych fal wpływają różne czynniki: podwodne wstrząsy gruntu, płyty kontynentalne, ciśnienie atmosferyczne, wiatry, sztormy i huragany, niekiedy na danym obszarze, który obejmują fale, albo też wybuchy podwodnych wulkanów. Ze względu na taką różnorodność przyczyn występowania, ogromne fale mogą się także pojawiać na spokojnym morzu. Tymczasem fale na morzu wzburzonym kompetentni obserwatorzy (USS „Ramapo”, 6 lutego 1963) określali jako sięgające chwilami do 35 m.

Olbrzymie fale wywołane wstrząsami sejsmicznymi i osiągające piramidalne wysokości 60 m to fale typu tsunami. Mogą się pojawić bez żadnego ostrzeżenia i łatwo zatopić zakotwiczony czy przycumowany statek, jeśli stanie im na drodze.

Od uderzenia takich fal rozlecieć się może nie tylko średni stateczek, ale na skutek naprężeń może się przełamać na pół nawet duża jednostka; zależy to także od tego, którą stroną statek zwrócony jest do fali oraz od odległości między dwiema falami. Mniejsze stateczki mogą ześlizgiwać się w dół po grzbietach fal bez szkody dla siebie, ale nie miał już tego szczęścia pewien niszczyciel, którego długość wynosiła półtorej odległości między następującymi po sobie falami. Pękł na pół, a mógłby ocaleć, gdyby jego długość odpowiadała długości jednej lub dwóch dolin między falami.

Są także inne niszczące i niezwykle fale zwane sejsze. Najczęściej powstają one na skutek ruchów dna spowodowanych z kolei rozsuwaniem się uskoków w skorupie ziemskiej. Fale typu sejsze są niższe i nie robią takiego wrażenia jak tsunami, ale niosą ze sobą niesłychanie niszczącą siłę; szczególnie groźne są powstające za nimi doły odpływowe. Zbliżającą się sejsze trudno jest zauważyć i dlatego też jest ona niesłychanie groźna dla statków. Fala taka powstaje nagle i nie towarzyszą temu żadne wcześniejsze sygnały ostrzegawcze. Może ona znieść statek i na całej swojej drodze rozrzucić jego szczątki.

Tak więc statki mogą zostać nagle pochłonięte przez morze, ale czy podobny los może spotkać lecący samolot? Wiarygodni obserwatorzy często widzieli, jak samoloty znikły w chmurach – by nigdy już z nich nie wyjść – jak gdyby coś zniszczyło je lub przechwyciło podczas lotu.

W atmosferze występują niekiedy tak duże różnice ciśnień powodujących zagrożenia, że można je porównać do fal, zwłaszcza jeśli samolot wpadnie w taki obszar, lecąc z dużą szybkością.

Niebezpieczne są także wiatry, wiejące w różne strony na różnych wysokościach, co zmyliło już niejednego pilota, ufającego wskazaniom wiatromierza na lotnisku. Jeżeli nagłe, niespodziewane uderzenie wiatru jest dostatecznie silne, samolot może runąć na ziemię. Owo „ścięcie przez wiatr” odegrało, być może, kluczową rolę w wielu zaginięciach, zaś jego intensywniejsza forma – CAT (Clear Air Turbulence – turbulencja czystego powietrza) może być porównana z niszczącymi falami sejsz, powstającymi z nienacka na spokojnym morzu. Turbulencja jest zjawiskiem ruchomym: może przemieszczać się w górę i w dół, a także przesuwając horyzontalnie.

Kiedy zmiany ciśnienia są gwałtowne lub samolot wpada w obszar turbulentny z wielką szybkością

- efekt jest podobny do zderzenia się samolotu z murem.

Ogólnie mówiąc, turbulencji czystego powietrza nie można przewidzieć, chociaż wiadomo, że często *zdarza* się na krawędzi prądu powietrznego; prądy powietrza są jakby odpowiednikiem prądów morskich, ale ich szybkość jest bez porównania większa. Prąd Zatokowy płynie z szybkością czterech węzłów lub mniejszą, podczas gdy prądy powietrzne mogą osiągnąć prędkość dwustu węzłów. Turbulencja czystego powietrza może być prawdopodobnie wyjaśnieniem zniknięcia mniejszych samolotów w rejonie Trójkąta Bermudzkiego, może ona także spowodować ich rozpad i rozrzucenie szczątków albo też, na skutek wytworzenia się względnej próżni, spowodować ich upadek na powierzchnię morza. Sama w sobie turbulencja jest zjawiskiem tajemniczym, jako że pojawia się nagle, jeśli określenie „pojawia się” jest właściwe dla oznaczenia tego niewidzialnego i nieprzewidywalnego zjawiska. Tym niemniej trudno przyjąć, by turbulencje wyjaśniały wszystkie tak liczne zniknięcia samolotów w Trójkącie Bermudzkim, jak również by tłumaczyły fakt urwania się łączności radiowej.

Samoloty, które zaginą w tym obszarze w przyszłości z pewnością będą łatwiejsze do znalezienia dzięki nowo wynalezionym systemom informowania i śledzenia. Jeśli zostaną zmontowane w samolotach te ostatnie, samoloty będzie można łatwiej zlokalizować – o ile w ogóle będą jeszcze istnieć.

Dzisiejsze samoloty także mają montowane skomputeryzowane systemy pamięciowe fachowo zwane AIDS (Airborne Integrated Data Systems), a popularnie określane jako „czarne skrzynki”, które, jeśli się je odnajdzie, dostarczają danych o losach samolotów. Obecnie jest możliwe przesłuchiwanie i rejestrowanie wszystkich słów wypowiedzianych w kabinie pilotów, tak samolotów pasażerskich, jak i innych. Trzeba jednakże pamiętać, że chociaż rozmowy między pilotami zaginionego Lotu 19 były słyszane w bazie naziemnej, to nie pomogły w zrozumieniu przyczyny zaginięcia. Są także w użyciu systemy przeznaczone dla potrzeb lotów kosmicznych, a także atomowych łodzi podwodnych, które automatycznie rejestrują pozycję i wszelkie zejścia z kursu statków i samolotów.

Jedno z urzędzeń lokalizujących zaginione samoloty znane jest pod nazwą „radiolatarni”. Jest to małe radiowe urządzenie nadawcze zdolne do wysyłania sygnałów przez dwa lub trzy dni. Znajduje się w ogonie samolotu i uruchamia w momencie odcięcia całej elektroniki. Ale znowu – jeśli wypadki w Trójkącie Bermudzkim wiążą się z ekranowaniem sygnałów radiowych, to można się spodziewać, że i te urządzenia nie spełnią pokładanych w nich nadziei.

Zaburzenia elektromagnetyczne i niewłaściwe funkcjonowanie instrumentów są stałymi elementami tajemnicy Trójkąta Bermudzkiego. Hugh Auchincloss Brown, inżynier elektryk i autor książki *Cataclysms of the Earth* (Katakлизmy na Ziemi) wyraża następującą opinię: „Istnieją uzasadnione powody, by wiązać owe incydenty z polem magnetycznym Ziemi. W różnych okresach historii naszej planety zdarzały się nagłe odwrócenia biegunów magnetycznych i być może zbliża się kolejna „rewolucja” poprzedzana ostrzeżeniami w postaci magnetycznych „trzęsień ziemi”, które mogą stanowić wyjaśnienie katastrof lotniczych i zaginięć samolotów, wpadających w głębiny wodne. Ale nie tłumaczy to wszakże zniknięć statków...”

Wilbert B. Smith, specjalista w dziedzinie elektroniki, który kierował finansowanym przez rząd Kanady projektem badań zjawisk magnetycznych i grawitacyjnych, zasugerował, że te właśnie zjawiska odgrywają rolę w przypadku zaginięć. Przyznał, że odkrył pewne szczególne miejsca,

które określił jako „obszary o zmniejszonej sile wiązań” („areas of reduced binding”), względnie małe jeśli idzie o ich średnice, około 300-metrowe, ale ciągnące się w górę do nieograniczonej wysokości, które mogą doprowadzić do rozerwania się samolotu. Samoloty nie są w stanie dostrzec tych niewidzialnych i nie zaznaczonych na mapach obszarów zaburzeń magnetycznych i grawitacyjnych, mogą je wykryć tylko w ten sposób, że wpadną w nie, z fatalnym skutkiem. Komentując konieczność ich lokalizowania, W. Smith napisał w raporcie: „Nie wiemy, czy obszary o zredukowanej sile wiązań zmniejszają się lub zanikają... Kiedy kilka z nich chcieliśmy powtórnie odnaleźć po upływie trzech lub czterech miesięcy, nie było już po nich śladu...”

Rzecznik prasowy Wydziału Poszukiwań i Ratownictwa w Kwaterze Głównej Straży Wybrzeża także podkreślił ważność zjawisk magnetycznych i grawitacyjnych: „Mówiąc zupełnie szczerze, nie wiemy co się dzieje w tym tzw. Trójkącie Bermudzki. Jedno, co możemy zrobić w sprawie owych nie wyjaśnialnych zaginięć, to bawić się w spekulacje.

Marynarka Wojenna próbuje dotrzeć do sedna tajemnicy, prowadząc badania naukowe w ramach programu zwanego «Projekt Magnetism», który zajmuje się elektromagnetycznymi siłami grawitacyjnymi i zaburzeniami atmosferycznymi. Niektórzy eksperci są zdania, że samoloty w 1945 roku (Lot 19) mogły zostać zniszczone przez takie właśnie zaburzenia. Znajdujący się na tym obszarze statek meldował o zaobserwowaniu w powietrzu wielkiej kuli ognia, co mogło oczywiście oznaczać powietrzną kolizję, jednak równoczesne zderzenie się pięciu samolotów jest rzeczą nieprawdopodobną. Faktem jest, że nie mamy na ten temat jednoznacznego zdania”.

VII Dystrykt Straży Wybrzeża, znajdujący się najbliżej Trójkąta, we wspomnianym już oświadczeniu przyjmuje następujący punkt widzenia: Trójkąt Bermudzki zwany też Diabelskim jest obszarem wymagowanym i przedstawia dość wygodne założenie, że wszystkie zaginięcia na tym obszarze są dziełem czystego przypadku. Orzeczenie to stwierdza: „«Trójkąt Bermudzki», albo «Diabelski Trójkąt* jest wymyślonym obszarem położonym nie opodal południowo-wschodnich wybrzeży USA, na Atlantyku, obszarem znanym jako miejsce częstych nie wyjaśnionych zniknięć statków, małych łodzi i samolotów. Za wierzchołki tego trójkąta uznaje się powszechnie Bermudy, Miami na Florydzie i San Juan na wyspie Puerto Rico”.

Podstawą wiary w tajemnice i nadnaturalne właściwości „Trójkąta Bermudzkiego” stały się intensywne choć bezowocne akcje poszukiwawczo-ratownicze, przeprowadzane przez Straż Wybrzeża, w wypadkach takich, jak zaginięcie eskadry samolotów TBM Avenger wkrótce po starcie z Fort Lauderdale na Florydzie, czy też zatonięcie bez śladu „Mary Sulphur Queen” w Cieśninie Florydzkiej.

Z czasem powstawały niezliczone koncepcje usiłujące tłumaczyć owe zniknięcia. Najwłaściwsze wydają się teorie odwołujące się do właściwości naturalnego środowiska tego obszaru oraz do wspomnianego już czynnika ludzkiej omyłności.

Większość zniknięć można przypisać tamtejszym unikatowym właściwościom środowiskowym. Po pierwsze, „Trójkąt Diabelski” jest jednym z dwóch miejsc na Ziemi, gdzie kompas magnetyczny pokazuje rzeczywisty kierunek północy magnetycznej, która nie pokrywa się z geograficzną. Różnica pomiędzy tymi kierunkami nosi nazwę odchylenia magnetycznego i może ona wynosić nawet do 20°, kiedy okrąży się Ziemię. Jeżeli nie weźmie się poprawki na wskazania kompasu, można zejść bardzo daleko z planowanego kursu popadając w poważne tarapaty.

Te same właściwości magnetyczne wykazuje obszar położony u wschodnich wybrzeży Japonii,

zwany przez żeglarzy japońskich i filipińskich „Morzem Diabła”, również znany z licznych tajemniczych zniknięć.

Drugą charakterystyczną cechą środowiska tego obszaru są właściwości Prądu Zatokowego. Jest on tam bardzo bystry i burzliwy, może więc niezwykle szybko zatrzeć wszelkie dowody katastrofy. Istotną rolę odgrywają również nie dające się przewidzieć warunki pogodowe w rejonie karaibsko-atlantyckim. Często przyczyną katastrof na tym obszarze są nagle i gwałtowne burze oraz trąby wodne. Nie bez znaczenia jest też topografia dna oceanicznego – od rozległych łańcuchów okalających wyspy po najgłębsze na świecie rowy oceaniczne. Dodając do tego wszystkiego oddziaływanie silnych prądów w pobliżu licznych raf, należy uznać, że prawdopodobieństwo morskich katastrof jest na tym obszarze szczególnie wysokie.

Ważną rolę odgrywa także czynnik ludzkiej omyłności, którego nie sposób przecenić. Między Żółtym Wybrzeżem Florydy a Wyspami Bahama żeglują mnóstwo prywatnych jachtów. Nader często rejsy podejmowane są na zbyt małych łodziach, przy niedostatecznej znajomości niebezpieczeństw czyhających w tym rejonie i przy braku kwalifikacji żeglarskich.

Straż Wybrzeża, mówiąc krótko, jest daleka od skłaniania się ku nadnaturalnym wyjaśnieniom katastrof morskich. Wiadomo nam z doświadczenia, że połączenie sił przyrody z nieobliczalnością ludzkiego zachowania prześciga każdego roku wyobraźnię autorów książek fantastyczno-naukowych... ”

Ale, jakby po krótkim zastanowieniu, podaje się następnie krótką bibliografię, odsyłającą czytelnika do artykułów Ivana Sandersona, Leslie Lichera, Vincenta Gaddisa i Johna Wallace’a Spencera, będącą czymś w rodzaju „zadośćuczynienia” wobec ludzi, którzy wierzą, że tajemnica Trójkąta Bermudzkiego nie jest wcale łatwa do wyjaśnienia. W swoim ostatnim paragrafie cytowane wyżej pismo Straży Wybrzeża zawiera wzmiankę.

„Nie wiadomo nam nic o istnieniu jakichkolwiek map wytyczających granice Trójkąta Bermudzkiego [choć dodaje się, że...wśród akromagnetycznych map rejonów przybrzeżnych USA, H.O. seria 1759, mapy o numerach od 9 do 15 dotyczą obszaru «Trójkąta Bermudzkiego*”.

Z opinią Straży Wybrzeża skwapliwie zgadzają się osobistości z prywatnych linii lotniczych. Pani Athley Gamber, prezes Red Aircraft w Fort Lauderdale jest jednym z takich przykładów. Jest wdową po pilocie zaginionym podczas lotu pomiędzy Fort Lauderdale a Wyspami Bahama. Często bywała na lotnisku w czasie akcji poszukiwawczo-ratunkowych, co dało jej podstawy i okazje do spekulacji na temat zaginięć wielu prywatnych samolotów na obszarze Trójkąta Bermudzkiego.

Pani Gamber, obserwując sytuację w Trójkącie Bermudzkim nie wierzy, aby mógł on kryć w sobie jakieś tajemnice i złowieszcze moce. Uważa, że wielu pilotów nie nadaje w eter sygnału SOS czy MAYDAY po prostu dlatego, że nie mają pojęcia o niebezpieczeństwie i dodaje, że „...na ogół w momencie, w którym zaczynają się kłopoty, radar przestaje działać”. Zauważa także: „Obszar ten cechują szybko formujące się niższe barometryczne. Konstrukcja samolotu obliczona jest na określone granice obciążenia, po przekroczeniu których samolot rozlatuje się w kawałki. Jestem raczej przekonana, że to właśnie człowiek jest tym czynnikiem, który nie potrafi poradzić sobie z żywiołem”.

Pani Gamber stwierdza dalej, że błąd pilota był przyczyną katastrofy w 50% zniknięć, zaś spośród wielu prywatnych maszyn, które zniknęły na tym obszarze, 25% po prostu spadło do morza na skutek wyczerpania się paliwa.

Ale zaginione samoloty transportowe, pasażerskie i wojskowe, prowadzone przez doświadczonych pilotów podczas normalnych lotów i od początku do końca kontaktujące się z bazą, na pewno nie spadły do morza w wyniku wyczerpania się paliwa. Samoloty, które zniknęły w grupach, na pewno nie napotkały turbulencji czystego powietrza dokładnie w tym samym momencie i o tej samej sile. Nie istnieje też wiarygodne wyjaśnienie faktu – w przeciwieństwie do innych katastrof zdarzających się dość często we wszystkich pozostałych częściach świata – że po katastrofie nie znajduje się żadnych śladów ani szczątków. Nie wiadomo również, dlaczego samoloty w Trójkącie Bermudzkim znikają z nieba tak nagle. Poza tym wyjaśnienie pasujące do zaginięcia samolotu nie musi być wyjaśnieniem zaginięcia statku i gdyby wytłumaczono wszystkie zniknięcia samolotów, zniknięcia statków będą nadal tak samo tajemnicze. Wydaje się tutaj istnieć jakaś oczywista korelacja, przynajmniej z punktu widzenia częstotliwości, między dwoma rodzajami zaginięć i każde wyjaśnienie którejś z tych zagadek wydaje się pociągać za sobą jedno lub więcej pytań. Przypomina to cokolwiek Hydrę, wielogłowego potwora z dawnego mitu greckiego, któremu po odcięciu jednej głowy wyrastały następne.

Szerokie zainteresowanie „mitami” Trójkąta Bermudzkiego coraz bardziej udziela się mieszkańcom okolic leżących w pobliżu tego obszaru, szczególnie kiedy publikowane są i dyskutowane historie o nowych tajemniczych zaginięciach. Zakładając, że liczne zniknięcia małych statków i samolotów mogą mieć najróżniejsze przyczyny, nie należy przypisywać wszystkich zniknięć owym domniemanym siłom działającym w Trójkącie Bermudzkim, chociaż opinia publiczna tak czyni. Robie Yonge, jeden z czołowych komentatorów radiowych i disk jockeyów w Miami, jest przykładem, do jakiego stopnia tajemnica Trójkąta Bermudzkiego intryguje ludzi z południowej Florydy. Kiedy na antenie wyraził swoje zainteresowanie tą sprawą, otrzymał dosłownie tysiące telefonów od słuchaczy, którzy albo chcieli opowiedzieć jakieś swoje przeżycie, albo domagali się jakichś bliższych informacji. Większość słuchaczy dzwoniła jeszcze w czasie emisji programu. Yonge zaangażowany jest w budowę zdalnie sterowanego statku–przynęty z załogą manekinów na pokładzie, który będzie można wprowadzić dryfem w obszar Trójkąta Bermudzkiego pomiędzy Florydą a Wyspami Bahama i za pomocą zdalnej kontroli elektronicznej śledzić, co się z nim stanie. Pragnienie rozwiązania tajemnicy bermudzkiej nęka także ludzi mieszkających o wiele dalej na północ. Pod koniec 1974 roku organizacja nosząca nazwę Ośrodek Izdydy do Badań i Studiów nad Naukami Ezoterycznymi w Silver Spring, w stanie Maryland, przeprowadziła rejs „do granic nauki”, płynąc statkiem czarterowym po tych trasach Trójkąta Bermudzkiego, na których zanotowano najwięcej tajemniczych i potencjalnie groźnych zjawisk. Uczestnicy owego rejsu mieli wykupioną specjalną polisę ubezpieczeniową ze względu na element ryzyka wiążący się z taką podróżą. Przeprowadzano także testy psychologiczne w momentach przechodzenia statku przez obszary charakteryzujące się dziwnym działaniem kompasu lub jego awarią, aby sprawdzić, czy dewiacje magnetyczne wywierają jakiś wpływ na stany psychiczne uczestników rejsu. Sugerowano bowiem niejednokrotnie, że oddziaływanie silnego pola magnetycznego na ludzi mogło spowodować utratę panowania nad samolotem czy statkiem lub też skłonić ich do opuszczenia pokładu na skutek napięcia psychicznego. Należy przypomnieć, że ludzie, którzy doświadczyli na sobie działania tych dotychczas nie rozpoznanych sił nie wspominali nic o niezwykłych stanach psychicznych – na przykład zaskoczeniu, strachu, skrajnym niepokojem czy obawie przed tym, co się stanie.

Brak sensownego i łatwego do przyjęcia wyjaśnienia jest dla niektórych badaczy punktem wyjścia do spekulacji idących jeszcze dalej – czasem do wykładni mówiących o naruszeniu praw przyrody, czasem do sugestii o jakichś przejściach w inny wymiar przez „dziury w niebie”, w które samolot może wlecieć, ale nie może z nich się wydostać. Inni wierzą, że zniknięcia powodują jakieś urządzenia techniczne istot z kosmosu lub z Ziemi. Na koniec wreszcie są i tacy, którzy przedstawiają teorię lub kombinację wielu teorii, głoszącą, że fenomen Trójkąta Bermudzkiego bierze się z działania urządzeń energetycznych należących do dawno zaginionej, nie znanej nam cywilizacji ziemskiej.

Rozdział 6

ZAKRZYWIENIA CZASOPRZESTRZENI I INNE ŚWIATY

Badacze Trójkąta Bermudzkiego od dawna wiedzieli o istnieniu innego tajemniczego obszaru oceanicznego, leżącego na południowy wschód od Japonii, między Japonią a wyspami Bonin (konkretnie między wyspami Iwo Jima i Marcus), mającego opinię rejonu szczególnie groźnego dla statków i samolotów. Niezależnie od tego, czy przyczyną zaginięć były wybuchy podmorskich wulkanów, czy nagłe olbrzymie fale, obszar ten oficjalnie zyskał złą sławę, nawet bardziej złowieszczą niż Trójkąt Bermudzki, jako że japońskie władze oficjalnie uznały go za strefę niebezpieczną. Nastąpiło to po badaniach przeprowadzonych przez statek japoński w roku 1955. Morza Diabła od dawna bali się rybacy, którzy wierzyli, że zamieszkują je złe duchy, demony i potwory porywające statki prowadzone przez nieostrożnych żeglarzy. Na obszarze tym przez wiele lat znikwały okręty i samoloty, ale już w czasach pokojowych, między rokiem 1950 a 1954, przepadło tam dziewięć nowoczesnych statków wraz z kilkuset ludźmi i to w okolicznościach przypominających wypadki na obszarze Trójkąta Bermudzkiego (rozległe poszukiwania prowadzone z morza i powietrza, brak szczątków i plam oleju).

Trójkąt Bermudzki i Morze Diabła mają jedną zadziwiającą cechę wspólną. Na obszarze Trójkąta Bermudzkiego prawie na jego zachodnim skraju, południk 80° długości zachodniej jest linią, gdzie pokrywają się kierunki północy geograficznej i północy magnetycznej, to znaczy, że wszelkie poprawki do wskazań kompasu są zbędne. Przechodząc przez bieguny, długość ta zmienia wartość na 150° długości wschodniej. Biegnie ona od bieguna północnego na południe, przechodzi na wschód od Japonii i przecina sam środek Morza Diabła. W punkcie centralnym tego obszaru igła kompasu pokazuje zarazem północ geograficzną i magnetyczną, tak samo jak po przeciwnej stronie kuli ziemskiej na zachodnim skraju Trójkąta Bermudzkiego.

Nie wyjaśnione zaginięcie na obszarze japońskiego odpowiednika Trójkąta Bermudzkiego spowodowały podjęcie badań naukowych finansowanych przez rząd japoński w roku 1955. Ekspedycja naukowa zbierająca dane z pokładu „Kaiyo Maru No.5” opłynęła Morze Diabła i zakończyła się w sposób raczej efektowny: statek badawczy zniknął z załogą i naukowcami! Obecność na oceanach jednego czy większej liczby obszarów zniknięć doprowadziła do niezwyklej spekulacji. Wysuwano teorię mówiącą o zaburzeniach antygrawitacyjnych występujących na obszarach, gdzie grawitacja i magnetyzm nie działają w znany sposób. Ralph Barker, autor „Wielkich tajemnic powietrza”, wskazując na istnienie „odkrytych przez fizykę cząstek antimaterii, wyzwalających eksplozję przy zetknięciu się ze zwykłą materią”, sugeruje jej występowania w niektórych miejscach kuli ziemskiej. Wyraża on przypuszczenia, że materia taka mogła zostać przywieziona z kosmosu i złożona pod skorupą ziemską, pod lądami, ale przede wszystkim pod powierzchnią oceanów.

Jeżeli weźmie się pod uwagę tę teorię, można znaleźć wyjaśnienie złego działania przyrządów elektronicznych i magnetycznych, ale nie może ona oczywiście wyjaśnić zniknięć samolotów i

statków w momencie, kiedy załogi miały ład w zasięgu wzroku. Należy tu przypomnieć fakt istnienia na wodach świata pewnych rejonów występowania anomalii magnetycznych, miejsc, których przyciąganie „czegoś” znajdującego się pod wodą jest silniejsze niż przyciąganie północnego bieguna magnetycznego.

Dokładnych badań Trójkąta Bermudzkiego i podobnych podejrzanych obszarów dokonał Ivan Sanderson, a uzyskane wyniki omówił w artykule „Dwanaście diabelskich cmentarzysk świata”, napisanym dla magazynu „Saga”. Nanosząc na globus miejsca zniknięć statków i samolotów, Sanderson i jego współpracownicy odkryli najpierw, że większość tajemniczych zaginięć zdarzyła się na sześciu obszarach, mających mniej więcej ten sam romboidalny kształt, położonych pomiędzy szerokością 30° i 40° na północ i na południe od równika, wliczając w nie Trójkąt Bermudzki i Morze Diabła.

Rozwijając dalej tę teorię Ivan Sanderson ustalił sieć dwunastu „miejsc anomalistycznych”, położonych na kuli ziemskiej w odstępach co 72°, leżących na 36° szerokości geograficznej północnej i 36° szerokości geograficznej południowej, przy czym na półkuli północnej i południowej jest ich po pięć, plus po jednym na biegunie północnym i południowym. Sanderson sugeruje, że z obszarów tych najbardziej znany jest Trójkąt Bermudzki dlatego, gdyż jest najczęściej uczęszczany, ale pozostałe – choć położone w mniej odwiedzanych częściach świata – również dają znaczące dowody istnienia magnetycznych anomalii czasoprzestrzennych.

Większość z tych aktywnych obszarów leży na wschód od kontynentalnych mas lądowych, gdzie płynące na północ ciepłe prądy morskie zderzają się z dążącymi na południe prądami chłodnymi. Poza tym obszary te stanowią punkty węzłowe, w których powierzchniowe prądy oceaniczne skręcają w jedną stronę, podpowierzchniowe zaś w drugą. To właśnie wielkie podpowierzchniowe prądy morskie, ocierające się o siebie i mające różne temperatury, wytwarzają zawirowania magnetyczne wpływające na łączność radiową, ziemskie pole magnetyczne – być może nawet na grawitację – a czasami, w szczególnych warunkach, doprowadzają do zniknięcia statku czy samolotu lub wciągnięcia ich w inny wymiar.

Sanderson rzuca interesujące światło na warunki panujące w owych obszarach, wskazując na przypadki „wczesnych przylotów” samolotów na liniach, na których czas sprawdza się bardzo dokładnie. Samoloty przybywają nieraz z tak znacznym wyprzedzeniem w stosunku do planu lotu, że jedynym sprawcą mógłby być wiatr popychający je z prędkością na przykład 800 km/h. Incydenty takie mogłyby być rezultatem jakichś niezarejestrowanych wiatrów, ale wydają się one zdarzać o wiele częściej w Trójkącie Bermudzkim i innych obszarach zaburzeń, jakby niektóre samoloty zostały przepchnięte przez owe „dziury w niebie”, które kosztowały życie tylu pilotów i pasażerów.

Oto jeden z incydentów ze „spowolnieniem” czasu, który wydarzył się na lotnisku w Miami pod koniec lat sześćdziesiątych i jak do tej pory nie został wyjaśniony w sposób zadowalający. Chodzi o samolot Boeing 727 towarzystwa National Airlines, podchodzący do lądowania z północnego wschodu, śledzony przez cały czas na radarze przez Centrum Kontroli Powietrznej, samolot, który nagle zniknął z ekranów na około dziesięć minut, a potem ponownie się na nich pojawił. Maszyna wylądowała bez żadnych przeszkód, a pilot wraz z załogą byli zdziwieni, gdy stali się przedmiotem szczególnego zainteresowania służby naziemnej, ponieważ, ich zdaniem, nie zdarzyło się nic niezwykłego. Wyjaśniając o co chodzi, członek kontroli ruchu powiedział do jednego z pilotów:

„Człowieku, przez dziesięć minut po prostu nie istnieliście”. Załoga sprawdziła swoje zegarki i zegary pokładowe. Okazało się, że wszystkie są spóźnione o dziesięć minut w stosunku do prawdziwego czasu. Należy tu koniecznie podkreślić, że załoga samolotu dokonała rutynowego sprawdzenia czasu dwadzieścia minut wcześniej i wówczas nie było żadnych niezgodności. Zważywszy, że Ziemia wprawiana jest w ruch przez siły elektromagnetyczne, Ivan Sanderson stawia pytanie, czy Trójkąt Bermudzki i podobne mu obszary nie funkcjonują jako „...ogromne maszyny wytwarzające jeszcze inny rodzaj anomalii... Wiry, mogące przenosić obiekty materialne może w inne kontinua czasoprzestrzenne”. W ciągu wieków i w ostatnich latach na całym świecie zdarzyło się wiele zaginięć – zdarzają się one także dziś, pomimo oficjalnych zaprzeczeń i chociaż, logicznie biorąc, wydają się one niemożliwe.

Żaden badacz zagadek Trójkąta Bermudzkiego nie może pominąć relacji o UFO (niezidentyfikowanych obiektach latających). Były one przedmiotem tysięcy doniesień i badań prowadzonych w USA od czasu pierwszej powojennej fali obserwacyjnej w 1947 roku. Na całym świecie zgłoszono tysiące obserwacji, w samym roku 1966 było ich dziesięć tysięcy. Miliony ludzi rzekomo widziały UFO w Stanach Zjednoczonych i innych krajach. Były one relacjonowane i opisywane także przez naukowo kompetentnych obserwatorów i, mówiąc słowami J. Allena Hynecka, byłego konsultanta sił powietrznych USA ds. astronomii: „Inteligencja obserwatorów donoszących o UFO jest z pewnością co najmniej przeciętna. W wielu przypadkach więcej niż przeciętna. W niektórych przypadkach kłopotliwie wyższa od przeciętnej”.

Fotografowano je z różnym skutkiem: widziano jak towarzyszyły samolotom, czasami wdawały się z nimi w walkę i niszczyły je; jak pojawiały się nieraz w znacznych ilościach nad stolicami państw, na przykład Waszyngtonem lub Rzymem. Rząd Stanów Zjednoczonych, lotnictwo amerykańskie i marynarka jako przyczyny większości tych relacji podawały: obserwacje Księżyca, księżycowego halo, komet, balonów, jasnych gwiazd, meteorów, planet (szczególnie Wenus), próbnych lotów nowych samolotów, smug kondensacyjnych, świateł reflektorów lotniczych, zórz, piorunów kulistych, rac, błędnych ogników, doświadczenie miraży lub efektu autokinetycznego (polegającego na tym, że obiekt, w który człowiek się wpatruje, zdaje się poruszać), tak zwanych powidoków (kiedy obiekt, w który człowiek się wpatruje, zanika na siatkówce tak wolno, że można go po chwili zobaczyć w zupełnie innym miejscu). Mówiono także o oszustwach i masowych halucynacjach.

Ale raporty o UFO wcale nie przestały napływać. Powstało kilka poważnych organizacji naukowych, opublikowano na ten temat mnóstwo książek i problem ciągle jest żywy. Czymkolwiek by były, UFO z pewnością nie są tajną bronią któregoś z ziemskich mocarstw. (Podczas drugiej wojny światowej obie walczące strony sądziły, że tak zwane przez pilotów „foofighters” latające wokół walczących samolotów są tajną bronią przeciwnika). Wiadomo, że gdyby UFO były tajną bronią ZSRR, Rosjanie nie ukrywaliby dumy z takiego wynalazku. Podobnie, gdyby UFO były wynalazkiem amerykańskim, nie utrzymywano by tego w tajemnicy przed własną prasą. Warto zauważyć, że chociaż siły powietrzne Stanów Zjednoczonych stoją na stanowisku: UFO nie dają się wyjaśnić, a zatem nie istnieją, zarządzenie lotnictwa (AFR 80-17) podaje szczegółowe informacje, jak postępować w wypadku zaobserwowania w powietrzu czegoś nieznanego lub niepokojącego. Wiele postanowień AFR 80-17 dobrze świadczy o perspektywach badawczych lotnictwa, jak i zarazem potwierdza uporczywe pojawianie się UFO, których istnienie tak często poddawane było w

wątpliwość w oficjalnych enuncjacjach.

Jak podają źródłowe materiały, celem badań UFO prowadzonych przez lotnictwo było „ustalenie, czy UFO stanowią potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa Stanów Zjednoczonych oraz ewentualne wykorzystanie technicznych i naukowych danych zdobytych na drodze badań doniesień o UFO”.

Chociaż wojsko uspokaja, że „większość obserwacji zgłoszonych do lotnictwa okazuje się konwencjonalnymi, zwykłymi obiektami nie stanowiącymi żadnego zagrożenia”, to dodaje także: „możliwe jest wyprodukowanie przez obce państwa latających pojazdów o rewolucyjnym kształcie i napędzie”. Jest jednak coś paradoksalnego w stwierdzeniu, że „często pewne rzekome UFO i okazywały się samolotami”, gdyż zaraz potem następuje zdanie: „Relacjonować należy wszystkie obserwacje poza tymi wyjątkami, w których bodźcem do powstania raportu o UFO był samolot, zatem o obserwacji samolotu nie należy donosić według postanowień niniejszego regulaminu”. Jest to o tyle paradoksalne, że obserwator składający raport o dziwnie wyglądającym obiekcie nie wie, czym on jest, szczególnie gdy obiekt porusza się w powietrzu. Zarządzenie stwierdza dalej: „Każdy dowódca bazy lotniczej przejdzie przeszkolenie w zakresie prowadzenia badań raportów o UFO. Kiedy wpłynie doniesienie o takim spostrzeżeniu, należy podjąć dochodzenie dla ustalenia bodźca dla obserwacji”.

Większa część AFR 80-17 zajmuje się omawianiem służbowej drogi zgłoszeń i badań relacji o UFO oraz instrukcjami postępowania ze zdjęciami takich obiektów. Do zarządzenia dołączone są również instrukcje na temat informacji, jakie dowódca bazy lotniczej może przekazać miejscowej prasie w wypadku pytań o UFO widzianych w sąsiedztwie bazy.

„W przypadku pytań o UFO widziane w pobliżu bazy lotniczej dowódca może udostępnić informacje środkiem masowego przekazu dopiero po pozytywnym zidentyfikowaniu obiektu. Jeżeli bodziec obserwacji jest trudny do rozpoznania na szczeblu bazy, dowódca może oświadczyć, że śledztwo jest w toku i że wnioski zostaną podane przez SAF-OI (Sekretariat Biura Informacji Lotnictwa) po zakończeniu dochodzenia. Może również oświadczyć, że siły powietrzne dokonują przeglądu i analizy śledztwa. Wszelkie dalsze pytania należy kierować do SAF-OI”.

W języku cywilnym znaczy to, co następuje: „Jeżeli nie jest to ani samolot, ani coś, co daje się wyjaśnić, powiedzcie im, żeby czekali, a w międzyczasie nie puszczają parę z gęby”.

Załącznik I do powyższego zarządzenia to arkusz obejmujący około pół tuzina stron wykresów, pytań i sugerowanych odpowiedzi, mających na celu dokładne opisanie relacjonowanego UFO. I tak na przykład pytanie nr 13 wymaga od ankietowanego podkreślenia odpowiedzi „tak”, „nie” lub „nie wiem” na podane warianty zachowania się UFO. Pytanie ułożone jest w sposób następujący: „Czy obiekt poruszał się po linii prostej? – choć przez chwilę był nieruchomy? – nagle przyśpieszył i odleciał? – podzielił się na części lub eksplodował? – zmienił kolor? – wyrzucał z siebie dym? – zmieniał jasność? – zmieniał kształt? – rozbłyskiwał lub migotał? – zniknął i pojawiał się? – wirował? – robił hałas? – poruszał się ruchem wahadłowym?”.

Pytania te są o tyle ciekawe, że stanowią jakby podsumowanie tego, co obserwatorzy widzieli, oglądając latające spodki – to znaczy właściwie wszystko, z wyjątkiem zielonych ludzików czy innych istot, które pewnym osobom udało się dojrzeć wewnątrz pojazdów.

Lotnictwo, instytucja chyba najbardziej związana ze sprawą UFO, zawarło kontrakt z Uniwersytetem Colorado, przewidujący przeprowadzenie badań i przedłożenie końcowego raportu. Program

badawczy, kierowany przez szefa naukowego doktora Edwarda Condon, nosił nazwę „Naukowe badanie nie zidentyfikowanych obiektów latających”. Raport został przedstawiony w terminie, w roku 1968. Po przeanalizowaniu dużej liczby przypadków „odkrył”, że większość relacji daje się wyjaśnić w ten czy inny sposób, zaś jedynie niewielki procent jest w ogóle nie do wyjaśnienia. Stwierdził także, że uzyskane informacje naukowe nie usprawiedliwiają ilości czasu i środków finansowych, poświęconych badaniom UFO, wobec czego dalsze wysiłki zmierzające w tym kierunku byłyby zwykłym marnotrawieniem czasu i pieniędzy. Jednocześnie UFO nadal były widywane w lotach pojedynczych i grupowych w różnych częściach świata, a także w przestrzeni kosmicznej. Abstrahując od oficjalnych nieustannych zaprzeczeń trzeba stwierdzić, że dla planowanych badań UFO szkodliwa jest wielka niefrasobliwość prowokowana przez sposób podawania informacji o tych obiektach w środkach masowego przekazu. Kiedy liczba relacji o UFO znacznie wzrosła w październiku 1973 roku – raporty napływały z Luizjany, Ohio, Missisipi, Minnesoty, Georgii i Florydy, a wśród świadków znajdowały się osoby takie jak gubernator stanu Minnesota i liczni oficerowie policji oraz policjanci stanowi – opinia publiczna domagała się od środków masowego przekazu bieżących informacji. Radio CBS podało wówczas swoim słuchaczom dokładną relację o obserwacji... ale rymowaną! Innym razem poinformowano publiczność, że policja w Detroit opracowała już procedurę postępowania z pasażerami UFO, przewidując nawet separację w wypadku zamknięcia w areszcie osób płci męskiej i żeńskiej (zakładając oczywiście, że ziemskie różnice biologiczne muszą obowiązywać na setkach milionów potencjalnie zamieszkałych planet). Nieprzerwany napływ raportów o UFO w połączeniu z negowaniem ich istnienia wywołuje często uczucie wyrażone przez E.J. Ruppelta, który kierował badaniami UFO z ramienia sił powietrznych USA. W książce „Raport o niezidentyfikowanych obiektach latających” pisze: „Co mogłoby być dowodem na istnienie tych obiektów? Czy UFO muszą wylądować na terenie Pentagonu w pobliżu biur szefów sztabu? Czy dowodem jest już to, że naziemny radar wykrywa jakiś nieznaną cel, wysyła się odrzutowce w pościg, pilot widzi obiekt i ma go na swoim radarze pokładowym – wszystko po to tylko, aby zobaczyć, jak obiekt odlatuje z fenomenalną prędkością? Czy jest dowodem to, że pilot odrzutowca otwiera ogień do UFO i upiera się przy tym, co widział, nawet jeżeli grozi mu sąd wojenny...?”

Raporty o UFO z terenu obejmującego południową Florydę i Wyspy Bahama były i są nieproporcjonalnie liczne w stosunku do obserwacji na jakimkolwiek innym obszarze kuli ziemskiej. Na rzeczonym obszarze widywano je pod wodą, na niebie, obserwowano, jak z powietrza przechodzą pod wodę, jak wzlatają z morza w niebo i widziało to wielu ludzi, ponad wszelką wątpliwość godnych zaufania. Liczba obserwacji na tym terenie stała się podstawą teorii wiążącej obecność UFO ze zniknięciami w Trójkącie Bermudzkim, czy też mówiąc bez ogródek – głoszącej, że statki i samoloty są porwane przez UFO.

Jednym z gorących wyznawców owej teorii jest John Spencer, autor „Otchłani zatracenia”. Spencer zna dobrze samoloty, jako że sam jest pilotem i weteranem z wieloletnią służbą, interesuje się także sprawą UFO i jest członkiem NICAP (Krajowy Komitet do Badań Zjawisk Powietrznych), poważnej organizacji badawczej, zajmującej się UFO i mającej wśród swych członków czołowe postaci rządu USA, marynarki i ludzi przygotowujących loty kosmiczne. Spencer zainteresował się Trójkątem Bermudzkim, który woli nazywać Otchłanią Zatracenia, od czasu zniknięcia atomowej łodzi podwodnej „Scorpion”, dość często łączonego z innymi zaginięciami na tym obszarze.

Wypadek „Scorpiona” nie pozostał jednak całkowicie zagadką, ponieważ odnaleziono go w końcu w miejscu oddalonym o 650 km od Azorów. Tym niemniej Spencer dalej studiował obszar, na którym ginęły statki i samoloty. Po naniesieniu miejsc zniknięć na mapę doszedł do wniosku, że prawie wszystkie zdarzyły się na obszarze szelfu kontynentalnego od przylądka May w New Jersey po kraniec Florydy i dalej na wschód do Zatoki Meksykańskiej oraz na południowy zachód od Antyli, włączając także mierzące 725 km średnicy koło wokół Bermudów i całe łachy Bahama Banks. Spencer, który badał problem przez wiele lat uważa, że jedynym przekonującym wyjaśnieniem zniknięć statków i samolotów wraz z załogami i pasażerami jest to, iż były one i są nadal w sposób fizyczny porwane i przenoszone w jakieś inne miejsce. Zauważa on: „Ponieważ zniknięcia bez śladu liczących 170 m średnicy statków na spokojnym morzu w odległości 80 km od brzegu lub samolotów podchodzących do lądowania według naszych ziemskich pojęć nie mogą się zdarzyć, a jednak się zdarzają, zmuszony jestem uznać, że obiekty te są zabierane z naszej planety”

Szczegółowa analiza obserwacji UFO, nie tylko tych najnowszych, ale i dawniejszych, doprowadziła Spencera do przekonania, że istnieją dwa główne ich typy: jednym z nich jest wszechobecny latający spodek o średnicy około 25 m, drugim zaś olbrzymi statek matka, zdolny pomieścić w swym wnętrzu tuzin lub więcej zwykłych spodków, a być może także i nasz duży statek morski. Owymi gigantycznymi kosmicznymi lotniskowcami mogłyby być ogromne obiekty o podługowatym lub cylindrycznym kształcie (czasem opisywanym jako cygara), które widywano wielokrotnie, nie tak często jednak jak typowe latające spodki.

Spencer uważa, że przyczyną obecności tak licznych obcych pojazdów kosmicznych na obszarze Otchłani, czyli Trójkąta Bermudzkiego, jest to, że okazje do porwania są tam o wiele dogodniejsze niż gdziekolwiek indziej, jako że ogólnie ujmując, hipotetyczni porwacze wydają się unikać działań na lądzie i wszelkich kontaktów z ludźmi. Na obszarze Trójkąta Bermudzkiego w powietrzu i na morzu panuje taki tłok, że łatwo im, obcym istotom, niepostrzeżenie przybyć i oddalić się. Zdaniem Spencera, napęd UFO może być oparty na jakimś wyrafinowanym wykorzystaniu fal radiowych, co z kolei tłumaczyłoby zakłócenia elektroniczne obserwowane w większości przypadków.

Ale dlaczego kosmiczny kidnaping odbywa się na tak wielką skalę? Tu Spencer wysuwa intrygującą teorię, z którą zgadzają się także niektórzy inni badacze, zwłaszcza że wielu doszło do niej niezależnie od siebie. Biorąc za podstawę olbrzymią liczbę planet w naszej galaktyce (a jest w niej około 200 miliardów gwiazd, z których, być może, nawet każda ma swój własny układ słoneczny) za pomocą praw statystyki można wykazać istnienie wielu wysoce rozwiniętych cywilizacji. Spencer sugeruje, że społeczeństwa z innych planet „wysadziły się w powietrze” na skutek niewłaściwego wykorzystania energii, a ich planety stały się płonącymi słońcami – stąd nie pozostały żadne ślady po tych cywilizacjach, ich historii, rozwoju naukowym i społecznym. Dlatego też goście z innych światów mogą być zainteresowani w zabezpieczeniu żywych istot Ziemi drogą przeniesienia poszczególnych egzemplarzy na jakąś inną planetę, albo też chodzi im o ustalenie stopnia zaawansowania technicznego naszej cywilizacji, zanim możliwość niewłaściwego użycia energii nuklearnej stanie się groźbą dla innych planet. Mogą również kierować nimi motywy, których zrozumieć nie potrafimy.

Być może te obce istoty absolutnie nie chcą ingerować w nasze życie, a tylko nas obserwują,

zbierając jednocześnie okazy życia ziemskiego sprzed katastrofy, aby przechować je – zakładając, że Ziemia zniszczy sama siebie – jako dowody istnienia cywilizacji, czego w przypadku innych, nie istniejących już planet, nie były w stanie zrobić na czas.

Badania wielu relacji o czymś, co mogłoby być UFO, a zostało zaobserwowane zanim jeszcze zaczęła się era lotnictwa, wywołuje wrażenie, że Ziemia była pod obserwacją innych światów i innych cywilizacji już od dawna. Ale ponieważ na przestrzeni wieków człowiek spoglądał w niebo, spodziewając się stamtąd znaków i przepowiedni i zawsze je znajdował, trudno jest czasem przeprowadzić granicę pomiędzy rzeczywistymi UFO – jeśli to były one – a różnymi ognistymi, niebiańskimi cudami, które interpretowano rozmaicie: jako ostrzeżenia, zachętę do czynu lub jako proroctwa. Fragment kroniki Totmesa III, faraona egipskiego z XVIII dynastii, odnaleziony w Muzeum Egipskim w Watykanie, jest – być może – najstarszą relacją o UFO widzianym w starożytności. W przeciwieństwie do licznych wizjonerskich tekstów z późniejszych wieków, kronika ta mówi o niezwykłym wydarzeniu z wartą naśladowania reporterską bezstronnością: „W roku dwudziestym drugim, trzeciego miesiąca zimy, o szóstej godzinie dnia, pisarze Domu Życia... zauważyli, że z nieba schodzi krąg ognia... Miał on jeden pręt szerokości... upadli przed nim na brzuchy... (potem) poszli powiedzieć o tym faraonowi. Jego Wysokość rozmyślał nad tym, co się właśnie działo... rzeczy tych było coraz więcej na niebie... świeciły jaśniej od Słońca i rozpościerały się od horyzontu po horyzont.

Patrzyły na nie wojska faraona... i on sam był pośród nich. Po wieczornym posiłku owe ogniste koła wzniosły się wyżej w niebo na południe.

Faraon palił kadzidło, aby przywrócić pokój na ziemi i rozkazał, by zdarzenie owo zapisane zostało w księgach Domu Życia... pamiętane więc będzie po wieki... ”

Można zauważyć, że faraon zachował niezmacony spokój, właściwy bogu, za jakiego, być może, sam się uważał, mimo że w pewien sposób musiała wstrząsnąć nim ta okryta tajemnicą manifestacja innych, potężniejszych bogów.

Babiloński epos o Gilgameszu, prawdopodobnie odziedziczony po starszej cywilizacji sumeryjskiej, opisuje bohatera Etanę, którego bogowie zabrali ze sobą tak wysoko, że morze wyglądało jak koryto z wodą, ląd zaś jak kasza manna, co mniej więcej przypomina wygląd Morza Czerwonego, Zatoki Perskiej i pobliskich lądów widzianych z wielkiej lub orbitalnej wysokości. Ogniste odwiedziny oglądane przez Ezechiela – „wiatr gwałtowny od północy... ogień pałający... z pośrodku którego wyszły cztery żywe istoty... ” – często cytowane są jako obserwacja statku kosmicznego, który wylądował, a następnie zebrał Ezechiela na swój pokład. Ta „ognista” wizyta – możliwe że lądowanie pojazdu spoza Ziemi – miało miejsce w VII w.p.n.e. i jest tematem przeważającej części biblijnej „Księgi Ezechiela”. Ostatnio stała się ona przedmiotem rozważań w ciekawej książce wydanej w Niemczech pod tytułem „I otwały się niebiosy”, a opublikowanej w języku angielskim jako „Kosmiczne statki Ezechiela”. Jej autorem jest Joseph Blumrich, inżynier, specjalista z zakresu techniki raketowej, zatrudniony jako projektant w ośrodku NASA w Huntsville, w Alabamie.

Doktor Blumrich rozpoczął pracę nad książką z zamiarem obalenia wyrażanej czasem opinii głoszącej, jakoby widzenie Ezechiela miało być relacją o statku kosmicznym. Jednak w miarę studiowania sprawy diametralnie zmienił swój punkt widzenia. Uznał że „koła w kołach” odnoszą się do napędu śmigłowego umożliwiającego całemu pojazdowi raketowemu unoszenie się nad

ziemią, że Ezechiel opisał wiernie i dość szczegółowo zjawiska występujące przy starcie i lądowaniu rakiety, w tym zależność barwy płomienia od szybkości, podmuch powietrza, używane przy lądowaniu amortyzatory, a nawet ubrania pasażerów przypominające tkaninę azbestową. Napisał więc książkę będącą całkowitym zaprzeczeniem tego, o czym *zamierzał* pisać kreśląc pierwsze strony. Na podstawie tekstów biblijnych nie tylko uznał, że Ezechiel wielokrotnie widywał pojazd kosmiczny, ale także, że istota nazywana przez niego Panem była po prostu dowódcą tego statku!

Opowieść Ezechiela jest tylko jedną z długiej serii historycznych relacji mówiących o czymś, co mogło być nie zidentyfikowanymi obiektami latającymi widywanymi w starożytności, w średniowieczu, w czasach oświecenia i na początku naszej ery. Sposoby opisywania zaobserwowanych obiektów są różne – są pełne fantazji, urozmaicenia, a czasem zabawne. Należy jednak zwrócić uwagę, że każdy z obserwatorów opisywał zjawisko słowami, które na zasadzie skojarzenia najszybciej przychodziły mu do głowy. Można na przykład przypuszczać, że Ezechiel użył do opisu cech rakiety takich słów jak „lew”, „wół” i „orzeł” oraz porównywał coś, co może być częścią urządzenia lądującego do nóg cielęcia, ponieważ jako człowiek związany z gospodarką pasterską tych właśnie słów używał na co dzień.

Aleksander Wielki, dowódca związany z rzemiosłem wojennym, przypuszczałny najazd UFO w roku 329 p.n.e., który zbiegł się z przemarszem armii greckiej przez rzekę Jaxartes w drodze do Indii, porównał do „olbrzymich, świecących srebrnych tarcz”. Arystoteles (384–322 p.n.e.) przyzwyczajony do widoku dysków, jakimi rzucali greccy lekkoatleci, określił przedmioty, które widział na niebie jako niebiańskie dyski. Bardziej wojowniczy Rzymianie widzieli je, podobnie jak Aleksander, jako tarcze, ogniste strzały albo flotyle statków. Pliniusz w drugim tomie swojej „Historii naturalnej” (100 r. p.n.e.) napisał: „Za konsulatu Luciusa Valeriusa i Gaiusa Valeriusa o zachodzie słońca przez całe niebo ze wschodu na zachód przemknęła płonąca tarcza rozsiewająca iskry”. Mieszkańcy Hawajów, opisując obiekty przez setki lat widywane na niebie, używali nazwy „akuatel” – latające duchy. W religijnej, średniowiecznej Europie poruszające się na nocnym niebie obiekty widziano jako krzyże. Czyżby więc oglądany przez Konstantyna krzyż, który to znak zaważył na historii, był jednym z UFO? Czasami, jak u Ezechiela, były to płonące i obracające się koła. W wieku odkryć i eksploracji nowych lądów, niebiańskie pojazdy przybrały w oczach obserwatorów postać statków, zaś jeszcze później, kiedy wynaleziono balony, latające obiekty zostały opisane we Francji jako „świecące ogniste balony”. W XIX wieku, w Vermont, tkacze widzieli na niebie coś, co określili jako „powietrzne wrzeciono”.

O ile obserwatorzy z kolejnych epok historycznych mieli tendencję do nazywania poruszających się na niebie obiektów słowami, jakie cisnęły się na usta w momencie napięcia, to naszej kulturze pozostały określenia współczesne: „latające spodki” lub „obiekty w kształcie cygar”. Rzecz ciekawa, podczas pierwszych masowych, trwających dwa dni obserwacji w USA w roku 1947 nad stanem Iowa, a potem nad Mount Rainier w stanie Waszyngton, UFO były najpierw nazywane „dyskami”, później „prodżami”, a dopiero potem otrzymały nazwę „spodków”.

Frank Edwards, wieloletni obserwator nie wyjaśnionych zjawisk sądzi, że gigantyczna eksplozja na Syberii 30 czerwca 1908 roku, na pustynnych obszarach wzdłuż rzeki Jenisej w pobliżu jeziora Bajkał, której ofiarami były tylko renifery, chociaż przez długi czas uznawana za upadek meteorytu, była w rzeczywistości wybuchem atomowego silnika statku kosmicznego. Cytuje on radzieckiego

pisarza Aleksandra Kazancewa, który twierdzi, że po badaniach okazało się, iż zniszczenia są identyczne ze skutkami powodowanymi przez nas wybuchów jądrowych przebiegających w podobnych warunkach, z promieniowaniem radioaktywnym i stopieniem metali. Nie znaleziono żadnych szczątków meteorytu, chociaż oczywiście mogą one spoczywać w głębszych warstwach. Edwards konkluduje: „W katastrofie nad Jenisejem w 1908 roku straciliśmy gościa z kosmosu”. M.K. Jessup pisujący o UFO i mający dobre przygotowanie naukowe – astronom, specjalista w zakresie selenografii – jest zdania, że głośne zaginięcia w Trójkącie Bermudzkim, włącznie z tajemnicą statków „Freya” i „Mary Celeste”, „Elen Austin” i wielu innych, są spowodowane działalnością UFO. Daje temu wyraz w swojej książce „Argumenty na rzecz UFO”. Jessup wychodzi też poza tematykę Trójkąta Bermudzkiego, opisując przypadek załogi dużego żaglowca „Seabird”, która zniknęła w 1850 roku po spotkaniu ze statkiem rybackim w pobliżu jego portu macierzystego – Newport na wyspie Rhode Island. Ostatni wpis w dzienniku pokładowym dotyczył pozycji oddalonej o 3 km od portu; a na stole w messie stał przygotowany i nietknięty posiłek. „Seabird” najwidoczniej płynął dalej bez załogi i zakończył swój rejs w miejscu leżącym daleko w głębi plaży – „Jakby przeniesiony został rękami olbrzyma” – a później, chociaż tkwił w piasku poważnie uszkodzony, zniknął podczas nocnego sztormu. Po zbadaniu tych incydentów Jessup doszedł do wniosku, że takie zniknięcia są „prawie niemożliwe do wyjaśnienia, chyba że statek uniósłby się w górę... Coś działa z powietrza z ogromną siłą i gwałtownie”. Komentując podejrzenie, że siła ta wykazuje „selektywne i bezwzględne postępowanie... i jakby ukrywa się czy konspiruje”, stwierdza: „Wszystko to przejawy rozumu”.

Jesup był zdania, że rozwój naszej ery lotnictwa „...jest przedmiotem wielkiego zainteresowania ze strony naszych kosmicznych sąsiadów” i że to właśnie zainteresowanie może być wyjaśnieniem wzrastającej liczby obserwacji UFO w ostatnich latach, obserwacji skoncentrowanych, co jest godne uwagi, na obszarach Trójkąta Bermudzkiego, poza wybrzeżem Florydy i wokół Przylądka Kennedy’ego. 10 stycznia 1964 roku na Przylądku Kennedy’ego widziano, jak UFO pognał w ślad za odpalonym pociskiem typu Polaris i przez czternaście minut jego dziwaczny lot śledzony był na radarze. Chociaż był to przypadek szeroko komentowany, nie trafił jednak na łamy prasy, być może dlatego, że takie tajemnice raczej nie prowadzą do wzrostu zaufania społeczeństwa. Teoria Jessupa dotycząca „zainteresowania” UFO naszą cywilizacją ery lotnictwa – które już po jego śmierci w 1939 roku przeciągnęło się również na obecną erę kosmiczną – została ostatnio poparta dość mocnymi faktami. UFO zaobserwowano podczas niektórych lotów kosmicznych, szczególnie w czasie wypraw Gemini 4 i Gemini 7. Podczas lotu Gemini 4 astronauta McDivitt i Borman widzieli jak „bogey”** [*Bogey – dosłownie: straszycie; w żargonie lotniczym każdy niezidentyfikowany samolot – przyp. tłum.] leciał stycznie do ich kursu, a w pewnym momencie sądzili nawet, że będą musieli dokonać manewru wymijania. Inny „bogey” został zaobserwowany, gdy podążał za Gemini 7. Lot księżycowy Apollo 12 w odległości ponad 200 tys. km od Ziemi był przez pewien czas „eskortowany” przez dwa UFO, z których jeden leciał przed statkiem, drugi zaś za nim. Astronauta Gordon zauważył, że były one „bardzo jasne i jakby wysyłały nam sygnały świetlne”, później zaś w rozmowie z Ośrodkiem Kontroli w Houston stwierdził: „Tak czy owak przyjmujemy, że «to» jest przyjazne”. Chociaż ani Houston, ani NASA nie potwierdziły tych informacji, światła te widziane były przez niektóre obserwatoria w Europie. Podczas tego samego lotu astronauta spostrzegł inne jasne światło „duże jak Wenus”, które widzieli między statkiem a Ziemią przez około dziesięć

minut i które później zniknęło.

Jeżeli bierze się pod uwagę możliwość, że owe UFO mogły być jakimiś nie zidentyfikowanymi elementami oprzyrządowania technicznego unoszącymi się w przestrzeni kosmicznej, na przykład fragmentami członów napędowych czy innymi szczątkami, zachowanie się ich, jak również ich zdolność do pojawiania się i znikania, wydają się wskazywać na lot kierowany i wcale nie orbitalny. Omawiając spostrzeżenia domniemyanych kosmicznych UFO, doktor Franklin Roach zauważa w Raporcie Colorado (Naukowe badania nie zidentyfikowanych obiektów latających), że „warunki, w jakich astronauta dokonali swoich obserwacji, przypominają sytuację, kiedy jedna lub dwie osoby oglądają coś z przedniego siedzenia niewielkiego samochodu nie mającego bocznych i tylnych okien, a jedynie częściowo przestoniętą, silnie zabrudzoną szybę przednią” – uwaga skłaniająca do wniosku, że nie można dawać wiary jakimkolwiek obserwacjom wizualnym astronautów.

Podobnie jak inni badacze UFO i zjawisk Trójkąta Bermudzkiego, Jessup doszedł do przekonania, że wiele relacji i odkryć ulega zatajeniu przez jakąś cenzurę. Jego ostatnia książka napisana przed śmiercią poświęcona była biblijnym opisom latających spodków. Jessup zajmował się również problemem posłużenia się kontrolowanym polem magnetycznym dla osiągnięcia niewidzialności, co byłoby niejako rozwinięciem teorii jednolitego pola Einsteina – koncepcję taką Jessup uważał za klucz do rozwiązania zarówno zagadki nagłego pojawiania się i znikania UFO, jak i tajemnicy znikania statków i samolotów. Badacz ten zmarł w Miami 29 kwietnia 1959 roku.

Według Mansona Valentine'a, wieloletniego przyjaciela i jednej z ostatnich osób, jakie rozmawiały z Jessupem, był on w stanie depresji. Wieczorem 29 kwietnia Valentine zaprosił Jessupa na obiad. Zaproszenie zostało przyjęte, ale Jessup nie przyszedł. Zmarł w swojej zaparkowanej furgonetce w Dade County Park na skutek zatrucia tlenkiem węgla: rura wydechowa połączona była za pomocą węży z wnętrzem samochodu. Niektórzy twierdzą, że nie popełnił on samobójstwa, lecz został zlikwidowany, by przestraszyć innych badaczy i powstrzymać ich przed zbyt głębokim wnikaniem w zjawiska ufologiczne.

Manson Valentine, zoolog, archeolog i oceanograf, studiował przez dziesiątki lat niezwykle zdarzenia w Trójkącie Bermudzkim, przebywając na jego obszarze, w Miami, na Bahamie i innych wyspach. Jako obserwator badający zjawisko *in situ* jest wspaniałym źródłem informacji na temat zdarzeń mających tam miejsce tak w przeszłości jak i obecnie. Człowiek ten ma mnóstwo wiadomości i niektóre z nich, jak na przykład treść ostatnich rozmów z Jessupem, są tak interesujące, że należy je tutaj przytoczyć dosłownie:

Od jak dawna zajmuje się pan obserwacją zjawisk w Trójkącie Bermudzkim?

Od ponad dwudziestu trzech lat. Od czasu zniknięcia w 1945 roku pięciu samolotów PBM zbieram dane o zniknięciach, przeprowadzam wywiady z tymi, którzy przeżyli i gromadzę relacje o obserwacjach UFO.

Czy obecnie w rejonie zniknięć daje się zauważyć jakiś wzrost liczby obserwacji UFO?

Na obszarze tym notuje się więcej obserwacji niż gdziekolwiek indziej. W ostatnich czasach obserwowano tu wiele maszyn latających, o których wiadomo, że nie były samolotami, widziano też podobne pojazdy, o których wiadomo, że nie były łodziami podwodnymi.

Niedawno obserwacja taka została dokonana przez kapitana Dana Delmonico w kwietniu 1973 roku. Jest on doświadczonym żeglarzem i człowiekiem cieszącym się opinią chłodnego obserwatora. Dokonał dwóch niemalże identycznych obserwacji nie zidentyfikowanego obiektu poruszającego

się pod powierzchnią bardzo czystych wód Prądu Zatokowego – obu mniej więcej w tym samym miejscu, leżącym w odległości około jednej trzeciej drogi między Great Isaac Light, na północ od Bimini, a Miami, gdzie wody Prądu Zatokowego są bardzo głębokie. Oba wypadki wydarzyły się około godziny szesnastej przy spokojnym morzu i doskonałej widoczności.

W obu przypadkach chodziło o szarobiały obiekt, gładki i, jak to stwierdził Delmonico, „podobny do grubego cygara o zaokrąglonych końcach”, który przemknął pod wodą obok dziobu statku. Świadek oszacował długość obiektu na 50–60 m, zaś jego prędkość na co najmniej 100–110 km/h. Kiedy Delmonico dostrzegł ten płynący podwodny obiekt, wydawało mu się, że za chwilę może nastąpić zderzenie i że obiekt gotuje się, by wylecieć na powierzchnię tuż przed statkiem. Najwyraźniej jakby wiedząc o jego obecności, obiekt zanurkował i zniknął po przejściu pod dnem statku. Woda nie uległa wzburzeniu, nie widać było też ani śladu piany. Obiekt nie posiadał żadnego usterzenia, stateczników, luków czy jakichś wystających części – nic nie naruszało gładkości jego powierzchni.

Nad Trójkątem Bermudzkim UFO widywane były przez pilotów i załogi statków tak często, że stały się niemal czymś naturalnym, szczególnie w pobliżu Tongue of the Ocean. Jeszcze bardziej intrygująca jest obecność UFO unoszących się nad drzewami na bagnistych obszarach bagna Okefanokee Swamp, co widzieli nie tylko Rangersi, ale i ja sam. Także w środkowej części Florydy widziałem UFO, od którego, aż do powierzchni jeziora, biegł promień niebieskiego światła. Prawdopodobnie było to pobieranie wody, a może nawet próbek fauny do celów badawczych. Podczas awarii elektryczności w kwietniu 1973 roku na południu Florydy widziano niebieskozielone i niebieskie światła mknące po niebie – szczególnie w okolicy Turkey Point, gdzie znajduje się reaktor atomowy. A podczas wielkiej, tego samego typu, awarii na Wschodnim Wybrzeżu, kilka lat wcześniej, widziano lot około tuzina UFO.

Czy ma pan jakąś teorię na temat napędu UFO?

Możliwych teorii jest kilka. Jedna metoda, dająca się stosować tylko w atmosferze, może polegać na tym, że obiekt w kształcie dysku posiada na obwodzie generatory promieniowania katodowego i może szybko poruszać się w dowolnym kierunku poprzez uruchamianie generatorów na przedniej krawędzi, czyli od strony, w którą chce lecieć. Promieniowanie powoduje jonizację powietrza przed pojazdem, wytwarzając w ten sposób próżnię, w której statek się porusza. Skupiska zjonizowanego powietrza pozostawione przez UFO mogą być przyczyną turbulencji czystego powietrza, z którą stykają się piloci.

Inna metoda byłaby podobna do napędu odrzutowego, tyle że nieporównanie szybsza, teoretycznie zbliżająca się do prędkości światła. Reaktory mocy działałyby raczej w oparciu o syntezę jądrową niż o rozszczepianie. Potrzebny byłby tylko materiał do syntezy i woda. Może to wyjaśnić wypadki „pobierania” przez UFO wody z jezior śródlądowych.

Jeszcze inna metoda dotyczy możliwości wytwarzania zmian zakrzywienia czasoprzestrzeni w oparciu o specyficzne pola elektromagnetyczne.

Czy doktor Jessup sądził, że istnieje związek między UFO a Trójkątem Bermudzkim?

Jessup uważał, że siła pola magnetycznego jest w stanie przekształcić i przemieścić materię z jednego wymiaru w inny... że UFO mogą „wstępować” w nasz wymiar i wychodzić z powrotem, zabierając z sobą ludzi i inne przedmioty. Sądził dalej, że niektóre wypadki zostały wywołane przez promieniowanie katodowe stosowane do napędu UFO i wytwarzające próżnię, po wejściu w którą

samoloty ulegały zniszczeniu. Stało się tak prawdopodobnie w przypadku Mantela (7 stycznia 1948 roku kapitan Thomas Mantel z kilkoma innymi pilotami z lotniska w Godman, Fort Knox, wystartował samolotem P-51 Mustang w kierunku „olbrzymich rozmiarów” UFO zauważonego za dnia podczas zbliżania się do lotniska. Kiedy Mantel podlegał do obiektu, świadkowie widzieli, jak rozleciał się jego samolot. Późniejsze orzeczenie Air Force stanowiło, że kapitan „stracił przytomność” ścigając Wenus i że samolot rozpadł się w zderzeniu z Ziemią). Pilot ten podlegał zbyt blisko „spodka”, wszedł w wytworzone przez pole jonizacyjne i rozleciał się na tyle kawałków, że nie znaleziono żadnego większego niż pięść. Wszystkie kawałki były podziurawione, jakby wwiercały się w nie jakieś małe robaki.

To samo mogło się przydarzyć samolotowi „Constellation”, którego eksplozję widział Bob Brush, kapitan samolotu handlowego, w pobliżu Wielkiej Inagua w archipelagu Bahamy w październiku 1971 roku. Bob leciał samolotem DC-6 i złapał „Constellation” na radarze, gdy znajdowała się nisko nad wodą i wyglądała, jakby coś z nią było nie w porządku. Nagle nastąpiła eksplozja, która rozświetliła niebo od horyzontu po horyzont. Eksplozja była tak jaskrawa, że jej blask oślepił. Znajdujący się w pobliżu statek wyłowił księgę lotów, którą oglądał potem Bob – była podziurawiona jak sito, podobnie jak szczątki samolotu Mantela.

UFO, czymkolwiek są, wydają się wytwarzać przejściowe zaburzenia pola magnetycznego i jonizacje, które mogą spowodować zniszczenie lub zniknięcie statku czy samolotu.

Jessup uważał, że stoi na progu odkrycia naukowych podstaw wszystkich tych wypadków, dających się – jak sądził – wyjaśnić zgodnie z teorią jednorodnego pola Einsteina.

Czy mógłby pan w prosty sposób objaśnić teorię jednorodnego pola?

Opiera się ona na założeniu, że rozdzielane zazwyczaj kategorie czasu i przestrzeni oraz materii i energii nie są całkowicie niezależne, ale mogą przechodzić jedna w drugą pod wpływem określonego zaburzenia pola elektromagnetycznego. Co więcej, teoria ta mogłaby wyjaśnić też nagłe zniknięcia i ponowne materializowanie się UFO.

W praktyce owa koncepcja dotyczy pól elektrycznych i magnetycznych: wytworzone przez cewkę pole elektryczne indukuje z kolei pole magnetyczne, oba położone są w stosunku do siebie pod kątem prostym i każde z nich reprezentuje jedną płaszczyznę przestrzeni. Ale ponieważ przestrzeń ma trzy płaszczyzny, powinno istnieć jeszcze inne pole odpowiadające tej trzeciej płaszczyźnie. Być może jest to pole grawitacyjne. Możliwe, że łącząc generatory elektromagnetyczne, dałoby się wytworzyć na zasadzie rezonansu owo trzecie pole. Jessup powiedział mi, że w czasie wojny marynarka niechcący dokonała tego podczas eksperymentu, którego obiektem był okręt wojenny – niszczyciel. Operacja ta nosiła nazwę „Eksperyment filadelfijski”.

Czym był ów eksperyment?

Zgodnie z tym, co twierdził Jessup, był to tajny eksperyment przeprowadzony w 1943 roku w porcie w Filadelfii i na morzu przez Marynarkę USA. Jego celem było zbadanie wpływu silnego pola magnetycznego na okręt. Miało to być dokonane za pomocą generatorów magnetycznych (degaussers). Generatory zarówno impulsowe jak i nie impulsowe wytworzyły gigantyczne pole magnetyczne wokół znajdującego się w doku okrętu. Rezultaty były równie zaskakujące co doniosłe, chociaż dla niektórych członków załogi raczej nieprzyjemne. Pierwszym efektem było pojawienie się wokół okrętu mglistego, zielonego światła. O czymś podobnym mówią relacje tych,

którzy *przeżyli* dziwne wypadki w Trójkącie Bermudzkim. Wkrótce cały okręt objęty został zieloną mgłą i razem z całą swoją załogą zaczął znikać z oczu obserwatorów – widoczna była już tylko linia zanurzenia. Są relacje, że niszczyciel pojawił się później i zniknął w Norfolk w Wirginii, co może być skutkiem zjawiska zakrzywienia czasoprzestrzeni.

Były członek załogi oświadczył, że eksperyment ten przeprowadzono również pomyślnie na pełnym morzu, w polu niewidzialności o kształcie sferycznym i promieniu 90 m, w którym widać było wgłębienie spowodowane przez pływający po wodzie okręt, zaś on sam był niewidzialny. Po zwiększeniu siły pola magnetycznego zaczęli też znikać członkowie załogi, których odnaleziono dopiero za pomocą dotyku i przywrócono im widzialność przy pomocy swoistej techniki „nakładania rąk” („laying-on-of-hands technique”). Kilku innych doznało takich zmian swoich materialnych wymiarów, że udało się ich wykryć i przywrócić do normalnego stanu dopiero za pomocą specjalnie skonstruowanego urządzenia elektronicznego. Dla takich sytuacji (na przykład kiedy bosmana statku nie można było widzieć, ani wyczuć jego obecności) załoga stworzyła nowe, dość trafne określenie: „wpaść do melasy”. W rzeczywistości był to stan zawieszenia czynności życiowych, których przywrócenie było poważnym problemem. Krążyły plotki, że wielu marynarzy przebywało w szpitalach, kilku zmarło, a niektórzy cierpieli na zaburzenia umysłowe. Zdolności psychiczne tych ludzi wydawały się ulegać ogólnemu zaostrzeniu, wielu zaś odczuwało skutki doświadczenia jeszcze długo później: zdarzało się im bowiem zniknąć, czasem w najmniej spodziewanych momentach – w domu, podczas spaceru, czy też w barach lub restauracjach – ku zdziwieniu świadków i kelnerów. Dwukrotnie szafka na busolę stanęła w płomieniach podczas przenoszenia jej na brzeg, *parząc* niosącego.

Czy Jessup był świadkiem tych wypadków?

Nie wiem, do jakiego stopnia był osobiście związany z tymi wydarzeniami, ale mówił mi, że badał je bardzo dokładnie. Należy pamiętać, że Jessup nie był dziwakiem czy maniakiem, ale znanym wybitnym naukowcem i astronomem. Brał udział w budowie największego teleskopu soczewkowego na półkuli południowej, kierował kilkoma projektami badawczymi dotyczącymi zaćmień, był odkrywcą niektórych gwiazd podwójnych i w kołach naukowych miał naprawdę świetną opinię. Bezpośrednim powodem jego zainteresowania się eksperymentem filadelfijskim był list od pewnego czytelnika książki «Argumenty na rzecz UFO». Człowiek ten, o nazwisku Carlos Allende (albo Carl Allen) napisał do niego w 1956 roku twierdząc, że jest jednym z członków załogi okrętu, na którym przeprowadzono eksperyment i że zgadza się z jego teorią. Rozpoczęła się korespondencja Jessupa z Allendem.

Po upływie pewnego czasu Jessup został wezwany do ONR (Biuro Marynarki do Spraw Badań). Pamiętajmy, że fakt przeprowadzenia eksperymentu filadelfijskiego nie został podany do wiadomości publicznej, nie licząc krótkiej notatki w lokalnej gazecie. Kiedy Jessup stawił się w biurze, pokazano mu egzemplarz jego książki, który w jakiś tajemniczy sposób znalazł się w ONR, opatrzony ręcznie pisanymi adnotacjami i obszernymi komentarzami na temat jego teorii, samego eksperymentu i UFO. Ręczne notatki pochodziły najwyraźniej od trzech różnych osób, z których każda sygnowała je swoimi inicjałami. Zapytano go, czy poznaje któryś z charakterów pisma, ponieważ Jessupowi wydawało się, że jedna z notatek i podpis pochodzą od Allende'go, przedłożył ONR jego listy. Marynarka wojenna poleciła sporządzić chyba z dwadzieścia pięć dokładnych kopii książki wraz z adnotacjami wydrukowanymi na czerwono. Jessupowi, który

otrzymał trzy takie kopie powiedziano, że przeznaczone są one do użytku wewnętrznego w marynarce. Ta ostatnia nigdy wprawdzie nie złożyła żadnego oficjalnego oświadczenia w sprawie eksperymentu filadelfijskiego, ale z pewnością była zainteresowana jego książką. Jessup powiedział mi też, że marynarka próbowała wytropić Allende'go na podstawie zwrotnego adresu, ale spełzło to na niczym, nie zidentyfikowano również dwóch pozostałych autorów uwag w jego książce.

Dlaczego Jessup popełnił samobójstwo?

Jeżeli popełnił samobójstwo, było to prawdopodobnie wynikiem skrajnej depresji. Marynarka zwróciła się do niego z propozycją kontynuowania doświadczeń filadelfijskich lub podobnych projektów naukowych, ale odmówił – bał się ich groźnych konsekwencji. Załamało go także krytyczne podejście do jego książek, które przejawiał cały świat naukowy i akademicki.

Powiedział pan: „jeżeli popełnił samobójstwo”. Czy są powody do przypuszczeń, że został zabity?

Komentarze były różne, niektórzy sądzili, że faktycznie został zabity – chyba dlatego, że można go było uratować. Kiedy go znaleziono, żył jeszcze...niewykluczone, że pozwolono mu umrzeć. Opracowanie teorii miał bardzo zaawansowane i być może istnieli jacyś ludzie lub czynniki, które nie chciały dopuścić do ich rozpowszechnienia. Dziwna rzecz, opatrzone adnotacjami własny egzemplarz książki Jessupa, który został w ONR i kopia, którą wysłał on do Brianta Reevesa (autor książek na temat UFO) zniknęły na pocztce, kiedy zostały komuś wysłane.

Czy zgadza się pan z teorią Jessupa?

Ogólnie rzecz biorąc, tak. Magnetyzm jako taki ciągle pozostaje dla nas tajemnicą. Jeżeli rozwinie implikacje einsteinowskiej teorii jednorodnego pola lokującej pole elektromagnetyczne i grawitacyjne w ramy teorii czasoprzestrzeni, możemy wnioskować, że dostatecznie silne pole magnetyczne może spowodować przechodzenie przedmiotów i ludzi w inny wymiar, przez co staną się niewidzialne. Odpowiedź na zagadkę Trójkąta Bermudzkiego może mieć związek z zaburzeniami magnetycznymi lub urządzeniami, których obecność ujawnia się, gdy zostaną przypadkowo lub celowo uruchomione i wydaje się do przyjęcia, że to właśnie UFO mogą zapewniać potrzebne ilości energii.

Jak pan sądzi, dlaczego na obszarze Trójkąta Bermudzkiego zdarza się tak wiele tego rodzaju incydentów?

Sądzę, że jest możliwe, iż rozumne istoty pilotujące UFO nie tylko pobierają próbki, badając postępy naszej nauki, na co wskazuje choćby ich zainteresowanie Przylądkiem Kennedy'ego i naszymi sondami kosmicznymi, ale wracają one także tam, gdzie mogły znajdować się dawne miejsca kultowe, być może jakieś centra energetyczne czy stacje mocy pokryte obecnie oceanem. W ostatnich latach odkryliśmy na dnie morskim, w pobliżu Bimini i w innych miejscach na wyspach Bahama, duże kompleksy budynków, co jest wskazówką, że tysiące lat temu istniała tutaj jakaś wysoko rozwinięta cywilizacja. Jest rzeczą bardziej niż dziwną, że na obszarze Trójkąta Bermudzkiego widuje się tak wiele UFO i to nie tylko na niebie, ale także podczas schodzenia pod wodę i wznoszenia się spod morza w powietrze.

Jakie działania moglibyśmy podjąć wobec UFO i ewentualnych zagrożeń z ich strony?

Obecnie – absolutnie żadne, nie sądzę, aby większości ludzi podróżujących przez obszar Trójkąta Bermudzkiego groziło jakieś szczególne niebezpieczeństwo. Poza tym ludzie, którzy zniknęli, mogą żyć nadal w innym miejscu czy wymiarze. Myślę jednak, że ważne jest rozpoznanie sytuacji i próba nawiązania jakiejś formy kontaktu – to właśnie wielu z nas próbuje robić.

Biorąc pod uwagę możliwości UFO, powinniśmy uważać się za szczęśliwców, gdyż ich działania są, jak dotąd, przeważnie życzliwe, chociaż są powody do przypuszczeń, że nie wszyscy goście pochodzą z tych samych miejsc i nie wszyscy podchodzą do nas i naszej planety z takich „zachowawczych” pozycji.

Jeżeli nasze największe awarie energetyczne zostały – celowo lub mimowolnie – spowodowane przez jakiś statek kosmiczny, godne uwagi jest to, że nikt nie odniósł żadnych obrażeń.

Trzeba tu wspomnieć, że zarówno wielkiej awarii na północnym wschodzie w roku 1965, jak i awarii w Miami w 1973 roku, towarzyszyło nasilenie się relacji o UFO widzianych w tych rejonach. W czasie pierwszej awarii w Syracuse zaobserwowano świecącą, czerwoną kulę o średnicy 30 m. Wśród świadków znajdował się zastępca komisarza FAA (Państwowy Urząd Lotnictwa). Inne UFO widziano w miastach Nowy Jork, Newark, Filadelfia, w wielu miejscach stanu Massachusetts, na wyspie Rhode i nad stanem New York. Osobliwy efekt uboczny – złe funkcjonowanie silników samochodowych w pobliżu UFO – może mieć związek z relacjami pilotów i załóg statków z obszaru Trójkąta Bermudzkiego, mówiącymi o awariach urządzeń elektrycznych i radiowych w obecności UFO.

Jest jednak oczywiste, że ludzie wiążący awarie energetyczne z hipotezą o UFO – powodujących zakłócenia ziemskiego pola magnetycznego oraz w działaniu urządzeń elektrycznych, a także radiowych – byli przy tak szczególnych okazjach bardziej uczuleni na obserwacje kosmicznych gości. Zwłaszcza, że warunki takich obserwacji były optymalne: żadne światła nie przeszkadzały w oglądaniu tego, co działo się na niebie.

We wszystkich przypadkach – choć położenie wyłącznika, który spowodował wielką awarie w roku 1965, zostało ustalone (Sir Adam Beck Nr 2 na Niagarze) – nie odkryto jednak pierwotnej przyczyny sprawczej awarii i oświadczenie złożone po zakończeniu dochodzenia jest ciągle prawdziwe:

„Zciemnienie spowodowane przez awarie północno-wschodniej sieci energetycznej jest jedną z największych zagadek w historii współczesnej cywilizacji”.

Niektórzy najbardziej wytrwali obserwatorzy zjawisk Trójkąta Bermudzkiego są zgodni, że jeśli nie istnieje ziemskie wyjaśnienie zniknięcia tak wielu samolotów, to może wchodzić w grę wyjaśnienie niezemskie: że statki, samoloty i ludzie są porwani przez UFO.

Większość obserwacji UFO to spostrzeżenia na nocnym niebie światła o różnej barwie i natężeniu, zaś niektórym spektakularnym zaginięciom samolotów towarzyszyły również relacje o widzianych na niebie niezwykłych światłach. Tak było zarówno podczas zaginięcia Lotu 19, jak i podczas zniknięcia „Star Ariela”. I chociaż wydaje się istnieć zgoda co do tego rodzaju przyczyn zaginięć statków i samolotów, to nie ma zgody co do tego, skąd UFO mogą pochodzić?

Gdzieś w przestrzeni kosmicznej, wśród miliardów planet, może znajdować się źródło owych wizyt. Pewna wątpliwość pojawia się jednak gdy uprzytomnimy sobie, że podróż liczona w latach świetlnych zajęłaby większą część życia jednego lub wielu pokoleń, na przykład wyprawa do Słońca z prędkością światła trwałaby zaledwie osiem minut, zaś do następnej, najbliższej gwiazdy (Alfa Centauri) już 4,3 roku. Ale przecież długość naszego życia wcale nie musi być taka sama jak istot na planetach innych gwiazd. Poza tym w ostatnich latach powstały nowe teorie dotyczące prędkości światła jako szybkości granicznej, zakrzywienia przestrzeni oraz związku między czasem a masą i energią, które mogą zmodyfikować nasze poglądy na temat długości trwania podróży do innych gwiazd.

Niektórzy teoretycy sugerują, że źródło tych wizyt może znajdować się bliżej Ziemi – być może nawet w naszych własnych ziemskich oceanach. Ivan Sanderson w książce „Niewidzialni mieszkańcy” zwraca uwagę, że prawie trzy czwarte powierzchni naszego globu zajmują wody (440 mln km² wód w stosunku do 155 mln km² lądów) i że istoty oddychające powietrzem żyją jak gdyby na dnie „oceanu powietrznego”, przebywając zawsze blisko powierzchni ziemi, podczas gdy istoty oddychające powietrzem rozpuszczonym w wodzie nie są zmuszone do pozostawania na dnie hydrosfery i mają do dyspozycji o wiele większe przestrzenie, w których mogą działać i rozwijać się. Sanderson podsuwa myśl, że: „...na naszej planecie istnieje podwodna «cywilizacja» (lub kilka cywilizacji) powstała i ewoluująca od bardzo dawna, albo też znajdują się tu istoty rozumne przybyłe skądś na Ziemię... które wolą przebywać na dnie hydrosfery, a może również w leżących pod nią podpowierzchniowych warstwach litosfery, które zamieszkują i skąd podejmują działania. Być może na Ziemi są takie i takie istoty jednocześnie”.

Sanderson konstatuje, że gdyby podobna cywilizacja rozwinęła się pod wodą, mogłaby być znacznie bardziej zaawansowana w rozwoju niż nasza; my bowiem straciliśmy dużo czasu na przystosowanie się do życia w środowisku lądowym, podczas gdy cywilizacja podwodna znajdowała się ciągle w swoim naturalnym środowisku, rozwijając się i niezbyt troszcząc o to, co działo się na lądach.

Obecność takich rozwiniętych istot i ich technologiczna działalność podwodna mogły stać się podstawą wielu morskich legend na przestrzeni wieków, a nawet i dzisiaj, kiedy niezwykle wydarzenia są obserwowane i rejestrowane z dokładnością nieporównanie większą niż dawniej. Mogłoby to wyjaśnić bermudzkie obserwacje UFO startujących z morza w powietrze, jak również ich szczególne zainteresowanie techniką na Przylądku Kennedy’ego oraz przyległymi wodami. Jeśli chodzi o zbadanie prawdy o ich istnieniu, mniej ważna jest chyba sprawa odkrycia ich przez nas, zaś o wiele donioślejszy jest fakt odkrycia przez nich naszego istnienia, będącego źródłem zagrożenia ich własnego środowiska.

Wysuwa się też przypuszczenia, że UFO wlatują tu z innego wymiaru czasoprzestrzeni i w jakiś czarodziejski dla nas sposób porwują samoloty, statki i ludzi z naszego wymiaru. Teoria o istnieniu innych wymiarów współistniejących z naszym, mająca pewne punkty styczności z koncepcją antymaterii czy anty-Ziemi, nie wydaje się już dziś tak zabawna jak kilkadziesiąt lat temu, gdy ją sformułowano.

Słynny odkrywca i lotnik admirał Richard Byrd, który odbył loty nad silnymi polami magnetycznymi w okolicach obu biegunów, nadał podczas przelotu nad biegunem południowym w roku 1929 niewiarygodną wprost depeszę. Doniósł on, że po przejściu przez jakieś zamglone światło, znalazł się nad obszarem zielonego lądu o wolnych od lodu jeziorach, mówił o ogromnych, podobnych do bizonów zwierzętach i stworzeniach wyglądających jak prymitywni ludzie. Depeszę admirała Byrda uznano za skutek chwilowego wyczerpania nerwowego i halucynacji. Jakkolwiek faktu nadania takiej depeszy nie podano do wiadomości publicznej, nie zrobiło to dobrze jego reputacji w kołach naukowych.

Rzecz dziwna, pewni kinomani z lat dwudziestych twierdzą z całym przekonaniem, że pamiętają kronikę filmową z lotu Byrda i obrazy „kraju nad biegunem”. Możliwe jednak, że przeczytawszy o tym incydencie, pomylili to z innymi kronikami z lotów Byrda. Incydent ów odstawiony został do świata legend i dziś prawie nikt już o nim nie wspomina – z wyjątkiem wyznawców kultu

„wydrążonej Ziemi”, którzy twierdzą, że admirał raczej wleciał w dziurę w głębi Ziemi niż w dziurę przechodzącą w inny wymiar. To ostatnie sugerowano, jak pamiętamy, jako wyjaśnienie zagadki znikających samolotów na obszarze Trójkąta Bermudzkiego.

W każdym razie wydaje się istnieć podobieństwo między polem magnetycznym, wytworzonym podczas domniemanego eksperymentu filadelfijskiego, a polem magnetycznym w okolicach biegunów – zakładając oczywiście, że w trakcie swojego przelotu nad biegunem admirał Byrd był w pełni władz umysłowych.

Rozważając szeroki wybór niezwykle wyjątkowych wyjaśnień formułowanych przez wielu poważnych i kompetentnych naukowców, wypada przypomnieć sobie powiedzenie Haldane'a. Brzmi ono: „Wszechświat jest nie tylko dziwniejszy, niż sobie wyobrażamy – Jest dziwniejszy, niż możemy sobie wyobrazić”.

Pośród najrozmaitszych hipotez na temat łańcucha nie wyjaśnionych zniknięć mamy teorie porwania ludzi przez rozumne istoty przybywające z kosmosu lub zamieszkujące Ziemię; dziurę prowadzącą w inny wymiar, w który samolot może wlecieć, ale nikt nie może się już z niego wydobyć; teorię o czymś, co można by określić, jako „magnetyczną szczelinę w kurtynie czasu” oraz wiry magnetyczne, powodujące znikanie samolotu albo – być może – przeniesienie go w inny wymiar.

Owe teorie nie są ani mniej, ani bardziej fantastyczne niż inne jeszcze, które zakładają istnienie w obrębie Trójkąta Bermudzkiego wielkich kompleksów energetycznych, starożytnych maszyn lub źródeł energii, będących dziełem dawnej cywilizacji, a spoczywających obecnie na dnie oceanu. Tylko czasem przelatujący samolot uruchamia je, powodując powstanie wirów magnetycznych oraz zakłóceń grawitacyjnych i elektronicznych. Przelatujące samoloty mogłyby więc niekiedy, przy odpowiednich warunkach, same bezwiednie spowodować swoją zagładę. Ale, o ile w teorię tę jest chyba najtrudniej uwierzyć, biorąc pod uwagę nasze utrwalone poglądy naukowe, istnieją pewne naturalne i nienaturalne osobliwości tego obszaru i jego historii geologicznej, stanowiące jak gdyby wspólne ogniwa dla kilku powyższych teorii.

Aby rozważyć tę nową teorię, musimy cofnąć się w czasie w głąb dziejów oceanu i ludzkiej cywilizacji.

Mapa Buache'a z 1737 roku, przekopiowana ze starożytnej mapy greckiej, pokazuje Antarktykę bez lodu. Morza Rossa i Weddella są ze sobą połączone, tworząc jedną gigantyczną cieśninę – fakt odkryty przez naukowców stosunkowo niedawno, bo podczas Roku Geofizycznego w 1958. Skąd starożytni mieli taką wiedzę?.

Rozdział 7

SUGESTIE Z PRZESZŁOŚCI OCEANU

Uważa się powszechnie za udowodnione, że pewne obszary powierzchni naszego globu znajdowały się kiedyś pod wodą, podczas gdy inne, obecnie zanurzone, były niegdyś lądem. Zauważyli to już starożytni przyrodnicy, znajdując skamieniałe ślady życia na pustyni; stwierdzili to również współcześni biolodzy, odkrywając szkielety wielorybów na takich śródlądowych terenach jak Minnesota w Ameryce Północnej, a nawet Himalaje. Istnieją też dostateczne dowody, że Sahara była niegdyś śródlądowym morzem. Ponieważ panuje ogólna zgodność co do samego faktu zachodzenia przemieszczeń lądowo-morskich na wielką skalę, szczególnie ważne jest ustalenie czasu owych zmian poziomu wód i lądu na obszarze Trójkąta Bermudzkiego w stosunkowo niedawnych erach geologicznych.

Wiemy, że podczas epoki lodowcowej zamarły olbrzymie masy wód oceanicznych, które pokryły półkulę północną lodowcami grubymi na wiele kilometrów. Około dwunastu tysięcy lat temu, kiedy lodowce te zaczęły topnieć na skutek zmian klimatycznych (których przyczyny nie są jeszcze dostatecznie jasne), poziom wód podniósł się i zostały zalane przybrzeżne obszary lądowe. Mniejsze wyspy oraz przesmyki morskie zamieniły się w cieśniny, zaś największe wyspy – w podwodne płaskowyże. Poziom wód przed rozpoczęciem topnienia lodów trzeciego zlodowacenia szacuje się na niższy od obecnego o około 200 m. Również niektóre lądy, znajdujące się kiedyś nad poziomem morza, mogą obecnie leżeć o wiele niżej, zapadły się na skutek procesów wulkanicznych zachodzących w czasie lub zaraz po stopieniu się lodowców, czyli – używając terminu biblijnego, który być może opisuje te właśnie wydarzenia – po potopie. Wśród niemalże wszystkich ras i ludów świata żywo zachowała się pamięć jakiegoś powszechnego zniszczenia Ziemi przez ogień, potop, trzęsienie, wybuch, czy też zakołysanie i przekręcenie się w przestrzeni całej naszej planety. W większości tych podań mowa jest o jednym człowieku, który wraz z rodziną i wybranymi zwierzętami został wyznaczony do zapoczątkowania nowego życia po opadnięciu wód potopu – tak jak było to z biblijnym Noem.

Ale Noe jest tylko jednym z wielu przykładów, znanym najlepiej wyznawcom judeochrześcijańskiej tradycji religijnej. Podań takich było więcej: Deukalion, który według greckiego mitu ponownie zaludnił Ziemię, rozrzucając kamienie; Baisbasbata, który ocalał z potopu według indyjskiego eposu „Mahabharata”; Utna-pishtim z legendy babilońskiej, którego historia bardzo przypomina dzieje Noego; Yima z Iranu; Coxcox ze starożytnego Meksyku, który uciekł przed potopem na olbrzymiej cyprysowej tratwie; Tezpi z legendy innego, bardziej rozwiniętego plemienia meksykańskiego, mający do dyspozycji specjalny statek, na który załadował ziarno i zwierzęta; Bochica z kolumbijskiej legendy Indian Chibcha, który pozbył się wód potopu kopiąc w ziemi dziurę, aby spłynęły do niej deszcze, podobnie jak w greckim micie uczynił Deukalion; Tamandere, „Noe” plemienia Guarani z południowo-wschodnich obszarów Ameryki Południowej, który korzystając z pnia olbrzymiego drzewa dopłynął na szczyt góry, gdzie przeczekał kataklizm. Jest też wielu innych

tego rodzaju bohaterów występujących w legendach i podaniach z całego świata. W każdym przypadku zwierzęta ocalone przez tego, który przeżył potop, stanowiły przekrój lokalnej fauny, jak u Noego czy w amerykańskich legendach mówiących o lamach, jaguarach, bizonach, kojotach i sępach.

W tych rozpowszechnionych na całym świecie osobliwych baśniach nawet czas trwania potopu waha się nieznacznie, głównie od czterdziestu do sześćdziesięciu dni – uzasadnione staje się więc przypuszczenie, że rzeczywiście musiała zdarzyć się jakaś katastrofa o zasięgu światowym, pozostawiająca głębokie ślady w świadomości wszystkich ras. Katastrofa w pewien sposób związana z morzem, zmianami ukształtowania powierzchni, klimatem i poziomem wód. Ślady kataklizmu lub kataklizmów istnieją nie tylko w pamięci człowieka. Można je znaleźć w postaci rozległych wzniesień, obniżień i odkształceń łądu czy dna morskiego, w różnego rodzaju obszarów piaszkowych leżących na głębokości paru tysięcy metrów pod powierzchnią oceanu wokół Azorów lub też piaszczystych plaż znajdujących się paręset metrów powyżej poziomu morza, szczególnie na Grenlandii, w północnej Kalifornii i Peru, gdzie w pobliżu dna przemieszczeń geologicznych znaleziono przedmioty będące dziełem ręki ludzkiej. Same Andy, góry stosunkowo młode, wydają się wydzwignięte w powietrze przez jakąś ogromną siłę, wynosząc ze sobą takie miasta jak Tiahuanaco. Inne natomiast obszary przybrzeżne Ameryki Południowej zapadły się pod powierzchnię oceanu na dno głębiny Nasca. Ta sama katastrofa mogła spowodować topnienie lodowców, co z kolei stało się przyczyną zatopienia płaskowyżu wysp atlantyckich i sporych obszarów szelfów kontynentalnych, leżących przedtem ponad poziomem morza. Jednocześnie na całym świecie zachodziły znaczne zmiany klimatyczne, które najwyraźniej rozpoczęły się niespodziewanie.

Na Syberii ciągle znajduje się ciała mamutów, które zamrzły w tak krótkim czasie, że po rozmrożeniu ich mięso okazało się jadalne. Najpierw przekonali się o tym psy, później zaś – tytułem eksperymentu – radzieccy naukowcy. Mamuty, nosorożce i inne zwierzęta, bynajmniej nie charakterystyczne dla tych obszarów, zostały uwięzione w potokach zamarzającego błota, które zakonserwowało je tak szybko, że w ich żołądkach znaleziono nie strawiony pokarm – rośliny od bardzo dawna nie rosnące już na Syberii.

Pewne rejony Północnej Syberii, Alaski i Kanady do tego stopnia są pokryte kośćmi wielkich, nagle umierających zwierząt (stało się to jakieś dziesięć do jedenastu tysięcy lat temu), że wyspy lub wyżej położone miejsca wydają się składać wyłącznie z samych kości. Inne takie miejsca, do których w poszukiwaniu schronienia masowo przybywały zwierzęta różnych, często wrogich sobie gatunków, i tam zginęły – znajdują się w Europie Północnej, Azji Środkowej i Chinach. Wygląda to tak, jakby na całym świecie nastąpiła jednocześnie nagła i niespodziewana zmiana klimatu. Świadectwa równoczesnego zdziesiątkowania gatunków można również znaleźć w Andach Kolumbijskich, gdzie odkryto ogromne cmentarzysko słońi, a nawet pod wodą, u wybrzeży Georgii, gdzie znajdują się wielkie grobowce słońi morskich. Około dwunastu tysięcy lat temu zwierzęta te nie były naturalnymi mieszkańcami obszarów, na których spotkała je śmierć spowodowana nagłą zmianą klimatyczną.

Dawne obszary lądowe, obecnie leżące pod wodą, obejmują część Morza Śródziemnego – w tym lądowe pomosty łączące kiedyś Afrykę z Gibraltarem i Sycylię z Italią – dużą część Morza Północnego, kontynentalne szelfy Irlandii, Francji i Półwyspu Iberyjskiego, także Afrykę, zatopiony

płaskowyż wokół Azorów, Madery i Wysp Kanaryjskich, Grzbiet Północnoatlantycki oraz szelfy kontynentalne obu Ameryk, a szczególnie rozległe łąchy Bahama Banks, które przed zatonięciem obejmowały obszar kilku tys. km².

Istnieje bogactwo dowodów, że obszary te przez jakiś czas, w okresie ostatnich dziesięciu czy dwunastu tysięcy lat, znajdowały się ponad powierzchnią oceanu. Ekspedycja radziecka wydobyla niedawno z głębokości 1800 m na północ od Azorów skały, które musiały się formować przy ciśnieniu atmosferycznym około siedemnaście tysięcy lat temu, a dziewiętnastowieczna operacja naprawy uszkodzonego kabla transatlantyckiego w okolicy Azorów wydobyla na światło dzienne kawałki tachylitu – fragmenty zeszkłonej lawy, które formują się ponad powierzchnią wody pod ciśnieniem atmosferycznym. Wiek próbek został określony na dwanaście tysięcy lat. Choć ten incydent był często komentowany, należy przypomnieć przyczynę uszkodzenia kabla, będącego przykładem ruchów dna oceanicznego – został on przerwany z powodu nagłego podniesienia się dna morskiego o około 1200 m.

W latach 1973–74 pracownicy uniwersytetu w Halifax prowadzili w pobliżu Azorów badania energii geotechnicznej i przy tej okazji stwierdzili, że pierwsze 800 m skorupy ziemskiej formowało się ponad poziomem morza, co świadczy, że rozległe obszary wokół dzisiejszych Wysp Azorskich były kiedyś lądem.

Inne dość niedawne odkrycia wydają się potwierdzać dwanaście tysięcy lat jako czas ostatniego zanurzenia się wielkich mas lądowych Atlantyku, co zbiega się z okresem trzeciego zlodowacenia. W roku 1956 naukowcy R. Malaise i P. Kolbe z Państwowego Muzeum w Sztokholmie w okolicach Grzbietu Atlantyckiego wydobyli szkieleciki okrzemków leżące na głębokości 3700 m. Ponieważ okrzemki żyły w środowisku słodkowodnym, musiały spoczywać kiedyś w wodach jakiegoś jeziora znajdującego się nad poziomem morza i widocznie później jezioro to wraz z lądem stało się fragmentem dna oceanu. Wiek tych słodkowodnych okrzemków został oszacowany na dziesięć do dwunastu tysięcy lat.

Owa liczba dziwnie zgadza się z podanym przez Platona w dialogu „Timajos” czasem zagłady Atlantydy. Mówi się tam o wielkim kontynencie, jaki istniał na otwartym oceanie „dziewięć tysięcy lat temu” – czyli jakieś jedenaście tysięcy czterysta licząc od chwili obecnej.

Dane zaczerpnięte z legend stanowią niezbyt pewne źródło, zwłaszcza gdy pochodzą z drugiej lub trzeciej ręki, jak w przypadku Platona, który otrzymał informacje od Solona, a ten z kolei uzyskał je podczas pobytu w mieście Sais w Egipcie. Należy jednak zwrócić uwagę, że podany przez Platona czas bardzo często potwierdzają dane dotyczące innych aspektów zatopionych obecnie lądów.

Ale są jeszcze inne dowody potwierdzające, że wielkie obszary zachodniego Atlantyku znajdowały się kiedyś ponad poziomem morza. Na przykład piasek plaż tworzy się nie na dnie morskim, lecz właśnie na brzegu morza, na skutek uderzeń fal. A jednak na leżących głęboko pod wodą płaskowyżach wokół Azorów znajdują się takie właśnie lądowe piaski. Rzeki tworzą kaniony wyłącznie na lądzie, ale kanion rzeki Hudson ciągnie się setki mil pod powierzchnią. Podobne przedłużenia mają na dnie morskim kaniony rzek europejskich, atlantyckich i południowoamerykańskich.

Na dnie Morza Północnego znaleziono kości ludzi i mastodonów oraz prehistoryczne narzędzia, co wskazuje na pewien stopień rozwoju i prawdopodobne istnienie jakiejś kultury w plejstocenie

(więcej niż jedenaście tysięcy lat p.n.e.). Ale najlepszą oznaką działalności ludzi z czasów poprzedzających stopienie się lodów ostatniego glacjału są zatopione budowle, fragment domów, tamy i drogi, coraz częściej znajdowane pod wodą u wybrzeży zachodniej Europy i Afryki Południowej oraz południowo-wschodnich wybrzeży Ameryki Północnej. Znajeziska pochodzące z tego ostatniego obszaru to podwodne budynki, mury i kamienne drogi ciągnące się na wschód od wybrzeży Jukatany i Hondurasu, a także drogi, które być może prowadzą do jakichś zatopionych miast, leżących jeszcze dalej w oceanie. U wybrzeży Wenezueli, w pobliżu ujścia Orinoko, istnieje nawet ogromna podmorska „ściana” wysokości 9 m i długości 160 km, biegnąca od wybrzeża w kierunku otwartego morza. Pierwotnie sądzono, że jest to twór naturalny, jednak jego proste linie i układ skłaniają do zakwestionowania tej opinii.

Są istotne wskazówki, że na dnie Morza Karaibskiego spoczywają kontynentalne masy lądowe, których pozostałościami są grzbiety górskie i szczyty Antyli. W 1969 roku ekspedycja naukowa Uniwersytetu Duke'a zbadała dno Morza Karaibskiego i przeprowadziła wiercenia w licznych miejscach na obszarze Aves Ridge – grzbietu biegnącego wzdłuż wschodniej granicy basenu wenezuelskiego, między Wenezuelą a Wyspami Dziewiczymi. W pięćdziesięciu przypadkach wydobyto na powierzchnię skały magmowe (*acidigneous*) zwykle znajdujące się tylko na kontynentach. Wybitny oceanograf Bruce Heezen komentując ten fakt, stwierdził: „Jak dotąd geolodzy wierzyli, że występowanie lekkich granitowych czy też magmowych skał jest ograniczone do obszarów kontynentalnych, zaś skorupa ziemska leżąca pod morzami zbudowana jest z cięższych, ciemnych skał bazaltowych... Tak więc znalezienie lekkich skał granitowych może stanowić poparcie starej teorii, że we wschodniej części Morza Karaibskiego istniał kiedyś kontynent, którego szczątkami mogą być te właśnie znaleziska”.

Najbardziej zaskakujących odkryć na dnie morskim dokonano na płaskowyżu Bahamy, w obszarze, gdzie koncentruje się największa liczba tajemniczych incydentów związanych z Trójkątem Bermudzkim. Odkryto tam podwodne ruiny, niektóre na głębokości zaledwie kilkunastu metrów. Podmorskie formacje wapienne Bahama Banks około dwanaście tysięcy lat temu przeważnie znajdowały się ponad wodą. Na tym rozległym obszarze lądowym były kiedyś zatoki i śródlądowe drogi wodne (widoczne dziś na mapach dna morskiego) oraz głębokie wody oceaniczne, okalające i wcinające się w Bahama Banks. Owe obszary tworzyły przed podniesieniem się poziomu wód wielką wyspę lub grupę wysp, które – jeżeli wierzyć podwodnym szczątkom – stanowiły kiedyś siedzibę rozwiniętej kultury.

Od 1968 roku dokonano jeszcze wielu podobnych odkryć, szczególnie w okolicach Bimini, gdzie znaleziono coś, co wydaje się być masywnym kamiennym tworem spoczywającym na dnie morskim. Są to wielkie bloki tak poukładane, że tworzą drogi, platformy, przystanie i zwalone mury. Przypominają one preinkaskie budowle kamienne z Peru, słupy ze Stonehenge czy też cyklopowe ściany Grecji minojskiej. Czas ich powstania jest niejasny, jednakże wiek skamieniałych korzeni mangrowców, które wyrosły ponad kamieniami, został oceniony metodą węgla radioaktywnego na około dwanaście tysięcy lat.

Najsławniejszym znaleziskiem była „droga” lub „ściana” bimińska odkryta w 1968 roku przez J. Mansona Valentine'a i nurków Jacquesa Mayola, Harolda Climo i Roberta Angove'a. Dostrzeżona po raz pierwszy z pokładu statku, kiedy morze było szczególnie czyste i spokojne, stanowiła – według słów Valentine'a – „Rozległą powierzchnię, wyłożoną prostokątnymi i wielokątnymi płaskimi

kamieniami o różnej wielkości i grubości, najwyraźniej regularnymi i dokładnie dopasowanymi do siebie – stwarzała nieodparte wrażenie, że jest tworem sztucznym. Kamienie te z pewnością leżały pod wodą przez długi czas, gdyż największe z nich miały zaokrąglone krawędzie, co upodabniało je do jakichś gigantycznych poduch lub bochnów chleba. Niektóre z nich były idealnie prostokątne, a inne miały kształt prawie doskonałego kwadratu. Należy pamiętać, że linie absolutnie proste nigdy nie występują w tworach naturalnych. Większe kawałki bloków kamiennych, o długości przynajmniej 3–6 m, biegły równolegle po obu stronach, tworząc jakby szerokie aleje, podczas gdy mniejsze przypominały mozaikowy bruk... Aleje ułożone z wyraźnie dopasowanych kamieni zostały poprowadzone prostopadle i równolegle; dłuższa jest wyraźnie zarysowana dwoma ciągami przedzielonymi przez dwa rozszerzenia, zawierające wielkie, płaskie kamienie podparte na rogach pionowymi członami, podobnie jak starożytne dolmeny w zachodniej Europie. Południowy kraniec tej wielkiej jezdni wieńczy piękny, łagodny łuk, a trzy krótkie drogi z dokładnie dopasowanych wielkich kamieni mają jednakową szerokość i kończą się narożnikami...

Z powietrza pod ciemną powłoką alg ledwo tylko można rozróżnić potężne pojedyncze bloki kamienne, które precyzyjnie wytyczają granice tej geologicznej lub archeologicznej zagadki – wyzwania”.

Pierwsze podwodne odkrycia w okolicach wysp Bimini stały się przedmiotem dość ostrych ataków geologów i archeologów, z których wielu nie było nigdy na miejscu znaleziska. Późniejsze odkrycie, że gigantyczna konstrukcja skręca i pojawia się jeszcze w innych miejscach dna oceanu jakby kiedyś obiegała Bimini i przechodziła dalej, wskazuje, że ma ona większy rozmiar i rozwidlenia. Jednak celu jej istnienia możemy się tylko domyślać. Odkrywca wyraża swoje własne zdanie na ten temat: „... koncepcja, że kamienie te stanowią szczątki ścian, dróg czy nawet starożytnego portu morskiego jest, według obecnych poglądów, nie do przyjęcia, ponieważ nie udało się dotąd ustalić, co leży pod całą konstrukcją, jeżeli w ogóle znajduje się tam cokolwiek poza skałą. Jednak niedawne obserwacje wykazały, że w nieco głębszym miejscu oceanu istnieje jeszcze przynajmniej jedna wielowarstwowa konstrukcja. Moim zdaniem cały ten kompleks był tworem użytkowanym przez żyjących w starożytności ludzi, którzy z dostarczonych przez naturę materiałów zbudowali coś, co jest chyba jakimś centrum obrzędowym.

Należy w tym miejscu przypomnieć o innych dawnych rejonach kultu, jak Glastonbury Circle (50 km obwodu) czy też o znakach na pustyni Nasca w Peru, przedstawiających rozmaite wzory i zwierzęta; wszystko to wryte jest w ziemi i ciągnie się kilometrami, a ze względu na swoje gigantyczne rozmiary rozpoznawalne jest tylko z powietrza. Cale budowy tych majestatycznych tworów są dla mnie niepojęte”.

Loty badawcze podejmowane od roku 1968 ujawniły inne niezwykle i najpewniej będące dziełem ręki ludzkiej twory na terenie Bahama Banks oraz na dnie morskim w pobliżu Kuby, Haiti i San-to Domingo. Niektóre twory wydają się być piramidami lub fundamentami budowli, jedna z nich, znajdująca się w pobliżu Bimini, o wymiarach 55 m na 43 może być czymś w rodzaju piramidy o ściętym wierzchołku. Dalej od brzegu znajdują się kolejne jeszcze większe piramidy lub platformy świątyni. Na wodach kubańskich czeka na zbadanie cały zespół podwodnych „ruin”, o ile nie dotarli już tam sami Kubańczycy (Castro jest entuzjastą nurkowania).

Dwaj piloci linii lotniczych, Bob Brush i Trig Adams, odkryli i sfotografowali podczas lotu w 1968 roku w pobliżu wyspy Andros jakiś podzielony na kawałki prostokątny twór. Nurkowie stwierdzili,

że jego ściany wykonane są z kamienia – nic jednak nie wiadomo, że jakaś ludność tubylcza czy przybyli tu później hiszpańscy konkwistadorzy budowali takie mury, zwłaszcza pod wodą. W pobliżu Cay Lobos została odkryta i sfotografowana jakby droga lub ściana, biegnąca wzdłuż podwodnego urwiska skalnego. Być może kiedyś owa prehistoryczna budowla biegła ponad poziomem morza. Być może podwodne stopnie na terenie kontynentalnego szelfu na północ od Puerto Rico, o których donosili kapitan Georges Houot i porucznik Gerard de Froberville z batyskafu „Archimedes”, są gigantycznymi, wykutymi w skale stopniami schodzącymi aż do linii wody, tam gdzie przebiegała ona dwanaście tysięcy lat temu.

W okolicach Jukatanu często widać z powietrza liczne drogi na groblach. Biegają one od brzegu ku nieznanym miejscom, położonym gdzieś dalej, na głębszych wodach. Części znajdujące się na lądzie są niewidoczne, zasłonięte przez pokrywającą je dżunglę, lecz fragmenty leżące pod wodą można oglądać co jakiś czas, gdy odsłaniają je prądy morskie lub sztormy.

Z badawczej łodzi podwodnej „Aluminaut” podczas badań prowadzonych w 1967 roku w okolicach wybrzeży Georgii, Florydy i Południowej Karoliny zaobserwowano gościniec, który kiedyś znajdował się na lądzie. Droga ta została uformowana z tlenku manganu. Po przymocowaniu odpowiednich kół, „Aluminaut” mógł jechać ową drogą leżącą miejscami na głębokości 900 m, jakby był samochodem poruszającym się po szosie, tyle że droga ta biegła po dnie morskim. Jednakże rozmiary tej brukowanej powierzchni wydają się zbyt duże, aby mogły nasuwać wniosek o ich sztucznym pochodzeniu, tak samo jak niesłychanie rozległa „kafelkowata” powierzchnia dna oceanicznego, odkryta podczas nurkowania w pobliżu Bahamy przez Bruce’a Heezena z obserwatorium Lamonta.

Spośród odkryć w obrębie Trójkąta Bermudzkiego, będących niewątpliwie dziełem ręki ludzkiej, niektóre są dobrze widoczne, podczas gdy inne leżą nie tylko pod wodą, ale nawet pod samym dnem morskim. Wiadomo, że kamienne struktury czy fundamenty pogrzebane na skutek wiekowego spiętrzenia ziemi, trzęsienia lub potopu, zmieniają rysunek trawy lub innych roślin rosnących nad nimi. Doprowadziło to do wielu odkryć zarówno na lądzie, jak i na morzu. Na podstawie rysunku i zróżnicowania odcieni roślinności na lądzie, moczarach lub dnie morskim, odkryto i odtworzono takie konstrukcje, jak obozy Rzymian, drogi w Anglii, prehistoryczne systemy kanałów i mury miejskie na obszarach Babilonii i Asyrii (obecny Irak) oraz całe zaginione miasta w Iranie i Azji Środkowej. Proste linie widoczne na pokrywającej ziemi roślinności wskazują, w którym miejscu spoczywają fundamenty, ściany czy koryta dawnych kanałów. Starożytne miasto portowe Etrusków o nazwie Spina – leżące w Italii – uważane było za legendarne, dopóki nie okazało się, że chociaż z ziemi nie widać żadnych śladów, z powietrza doskonale widoczne są zarysy jego murów, fundamentów i kanałów.

Możliwość lokalizowania starożytnych budowli z powietrza znalazła zastosowanie na obszarze Wysp Bahama, gdzie płytko woda szelfu pozwala dostrzec ślady podwodnych konstrukcji. W wielu miejscach Bahama Banks znajduje się zdumiewająca różnorodność figur geometrycznych – wielkich kwadratów, prostokątów, krzyży, długich linii równoległych, będących, być może, drogami skracającymi czasem pod kątem prostym, koncentrycznych kół, trójkątów, sześciokątów i innych kształtów, widocznych dzięki obecności lub nieobecności roślin podwodnych, pokrywających ruiny. Podwodne badania przeprowadzone przez nurków wykazały, że konstrukcje kamienne, wykryte dzięki deseniom roślinności, leżą zaledwie parę metrów pod piaskami dna.

Można w tym miejscu zapytać, dlaczego przy tak namacalnych dowodach nie znaleziono ich wcześniej? Częściowa odpowiedź brzmi: dlatego, że nigdy nie szukano pod dnem Bahama Banks żadnych zaginionych cywilizacji, szczególnie od czasu, kiedy na obszarze Morza Śródziemnego odkryto tak wiele zaginionych kultur i tam właśnie spodziewano się znaleźć kolebkę cywilizacji. Poszukiwania podwodne na Bahamie i u wybrzeży Florydy koncentrowały się niemal całkowicie na hiszpańskich galeonach ze złotem – obiektach dających zwrot nakładów finansowych – a nie na odkrywaniu zapomnianych i trudnych do zidentyfikowania kultur. Nawet teraz, kiedy mamy w rękach dowody, podejmowane są przez koła naukowe wysiłki by im zaprzeczyć, jednak badacze i odkrywcy ruin starają się przekazać owe dowody do wiadomości publicznej.

Należy jednak zauważyć, że niektórzy doświadczeni badacze wahają się lub wręcz rezygnują z konfrontacji z mającymi przeciwne zdanie archeologami i oceanografami. Inna rzecz, że odkryte budynki i przedmioty mogą ponownie zostać zakryte i stracone przez fale i sztormy, choć trzeba zarazem podkreślić, że począwszy od roku 1968 trwa podnoszenie się dna Bahama Banks, dzięki czemu uwidaczniają się nowe ślady w miejscach, gdzie na wcześniejszych fotografiach nic nie można zauważyć. Chodzi tu między innymi o twór zbudowany z kamienia, posiadający kształt podobny do wielkiej strzały o długości 30 m, znajdujący się między wyspami North Cat i South Cat w Bimini oraz drugą podobną strzałę na południowym wschodzie od South Caicos, skierowaną na południowy wschód i będącą przedłużeniem innej prostej linii, jak dotąd nie zbadanej.

Niektóre z odkrytych wcześniej miejsc również wydają się podnosić, albo też są oczyszczane z osadów przez fale, przez co staje się coraz bardziej widoczny ich sztuczny charakter. James Thorne, wybitny oceanograf i nurk odnoszący się w sposób neutralny, o ile nie sceptyczny, do „zaginionych podwodnych cywilizacji”, badał niedawno grube kolumny podtrzymujące niektóre kamienne „mury” z Bimini. Wyniki jego badań stanowią bezstronne świadectwo, że opinia podzielana przez licznych oceanografów jakoby cały kompleks budowli na Bimini i w innych miejscach Bahamy miał być tworem naturalnym jest nie do utrzymania. Inna grupa nurków, która odnalazła kotwicę z hiszpańskiego galeonu, po oczyszczeniu dna wokół niej przekonała się, że spoczywa ona na mozaikowej posadzce lub tarasie, który mógł się pogрузić w morzu tysiące lat temu.

Zawsze gdy na Atlantyku lub gdziekolwiek indziej zostają znalezione jakieś ślady zatopionej cywilizacji, natychmiast prasa i autorzy książek identyfikują je z „zaginioną” Atlantyda, która fascynowała ludzkość już od starożytności i którą opisał dość szczegółowo Platon w dialogach „Timajos” i „Kritiasz” jako krainę z czasów Złotego Wieku ludzkości. Atlantyda była potężnym, wspaniałym imperium na Atlantyku, lecz uległa zagładzie, gdy pewnego razu „... nadeszły straszne trzęsienia i potopy, a kiedy przyszedł jeden dzień i jedna noc okropna... Atlantyda zanurzyła się pod powierzchnię morza i zniknęła. Dlatego teraz tamto morze jest niedostępne i nie do przejścia dla okrętów”.

Atlantyde identyfikuje się, dość chyba naturalnie, z podwodnymi ruinami na Bahamie, chociaż Platon, najślynniejszy komentator Atlantydy, wydaje się umiejscawiać ją gdzieś na otwartym Atlantyku naprzeciw Słupów Heraklesa (Herkulesa) znanych dzisiaj jako Cieśnina Gibraltarska. Jednak bliższa analiza tekstów Platona wykazuje, że imperium Atlantów nie było pojedynczą wyspą, lecz raczej ciągiem dużych wysp, a ich władza rozciągała się na cały ocean. Platon pisze: „Wtedy to morze było tam dostępne dla okrętów, bo miało wyspę przed wejściem, które wy nazywacie

Słupami Heraklesa. Wyspa ta była większa od Libii i Azji razem wziętych. Ci, którzy wtedy podróżowali, mieli z niej przejście do innych wysp. A z wysp tych była droga do całego leżącego naprzeciwko lądu, który ogranicza to prawdziwe morze. Bo to, co jest po wewnętrznej stronie tego wejścia, o którym mówimy, okazuje się jakąś zatoką o ciasnym wejściu. A tamto morze jest prawdziwe i tę ziemię, która je całkowicie ogranicza, naprawdę i najśluszniej można nazwać lądem stałym”.

Zauważmy, że Platon mówi o Libii (mając na myśli znaną w owych czasach część Północnej Afryki i o Azji, obecnie Azję Mniejszą), ale oddzielnie opisuje także kontynent – czyli ląd leżący na zachodzie, o którym wcześniej wspominał jako o ziemi będącej pod wpływami Atlantów. Podwodne kompleksy budowli w pobliżu Bimini i w innych miejscach archipelagu Bahamy łączono ze wszystkimi znanymi w historii zdobywcami mórz – Fenicjanami, Kartagińczykami, żeglarzami z minojskiej Grecji, Majami, Egipcjanami – i wreszcie, kiedy mniej więcej ustalono ich wiek – z Atlantami. Jednakże pewne jest, że w spisanej historii człowieka nie ma mowy o żadnej rasie, która te budowle mogłaby stworzyć, a jeszcze bardziej pewne jest to, że nie zbudowała ich pod wodą. Miejsce, w którym Platon wspomina o kontynencie leżącym po drugiej stronie „prawdziwego oceanu” często było cytowane jako dowód, że w starodawnych zapiskach zachowała się pamięć o Ameryce Północnej i że to właśnie stało się inspiracją i zachętą dla Kolumba, który jakoby miał ze sobą w podróży mapę ukazującą Atlantydę i leżące za nią lądy. Opis Platona wyraźnie wskazuje, że najdalej na zachód wysunięta część Oceanu Atlantyckiego należała do oceanicznego imperium Atlantów. Obejmowałoby to dzisiejsze wyspy Great Bahama Banks, której rozległe obszary przybrzeżne znajdowały się niegdyś wysoko nad powierzchnią wód (głębokich jak dzisiejsze Tongue of the Ocean i Cieśnina Florydzka), tworzących zatokę i wodną barierę oddzielającą Florydę, ciągnącą się wówczas o wiele dalej w morze. Okrągłe zagłębienia w dnie morskim 23 km od Floryda Keys, osiągające głębokość 150 m w stosunku do otaczającego je dna, które leży tam na głębokości prawie 300 m (zagłębienia te figurują na mapach amerykańskiej Straży Wybrzeża i Służby Geodezyjnej), zostały uznane za słodkowodne jeziora lądowe, zalane przez podnoszące się morze.

Spojrzenie na dzisiejsze mapy dna zachodniego Atlantyku jasno dowodzi, że gdyby poziom morza obniżył się o 200–250 m, to tam, gdzie znajdują się małe wyspy, pojawiłyby się wyspy wielkie. A koniecznie trzeba tu przypomnieć, że owo podniesienie się wód miało miejsce około jedenastu – dwunastu tysięcy lat temu, co zgadza się z datą zagłady Atlantydę, podaną przez Platona. Ten otrzymał ją od Solona, a Solon z kolei od kapłanów egipskich z Sais, których pisma sięgały tysiące lat dalej wstecz niż zapisy Greków.

Atlantydę „lokalizowano” w różnych częściach świata: pod Oceanem Atlantyckim, pod Morzem Egejskim, Kaspijskim, Północnym, w Afryce Zachodniej, na obszarach dzisiejszej Hiszpanii, Tunezji, Niemiec, Szwecji, Sahary, Arabii, Meksyku, Jukatenu, Wenezueli, Azorów, Wysp Kanaryjskich, Madery, Brazylii, Irlandii, Cejlonu, a nawet na dnie Oceanu Indyjskiego. Zależało to często od narodowości, czy jak powiedzieliby niektórzy, od światopoglądu pisarza lub badacza.

Lokalizowanie Atlantydę w zachodniej części Trójkąta Bermudzkiego stało się popularne od 1945 roku, na skutek nadzwyczajnych okoliczności i czasu, w jakim podniesiono tę sprawę. Chodzi tu o przepowiednie Edgara Cayce’a, wspomnianego już „śpiącego proroka”, którego „odczyty” (wypowiedzi udzielane przezeń w transie) ciągle wywierają wielki wpływ na tysiące ludzi. Podczas

swego życia udzielił porad i pomocy przeszło ośmiu tysiącom osób, przede wszystkim w sprawach zdrowotnych, ale również i w innych. Nie trzeba tu wspominać jego zdumiewających zdolności uzdrowicielskich i telepatycznych, warto jednak przypomnieć o najniezwyklejszych w historii przepowiedniach archeologicznych, dotyczących bezpośrednio Atlantydy i Bimini.

W latach 1923 – 1944 Cayce przekazał w transie setki informacji o Atlantydzie, odnoszących się do ludzi, którzy według jego opinii, a także członków Towarzystwa do Spraw Badań i Oświecenia, byli w swoich poprzednich wcieleniach Atlantami. Nie będąc w transie Cayce nie zajmował się ani nie był zainteresowany sprawą Atlantydy i często wyrażał zdziwienie, że wspominał o niej w tak wielu swoich wypowiedziach. Tak czy inaczej, w czerwcu 1940 roku, w związku z licznymi wcześniejszymi uwagami, że Atlantyda istniała na obszarze Bimini (Cayce nazywał ten obszar Poseidią) nieoczekiwanie stwierdził: „Poseidia będzie jednym z pierwszych rejonów Atlantydy, które się podniosą. Należy się tego spodziewać gdzieś w latach 1968–1969”.

Tę dziwną przepowiednię można by uznać za sprawdzającą się prawie co do joty, ponieważ na Bahama Banks fale zaczęły odślaniać jakieś konstrukcje i zanotowano także podnoszenie się tam dna morskiego. Ale aż kusi by zadać pytanie, czy odkrycia owe oznaczają, że spełnia się proroctwo, czy też tyle tylko, że dokonane zostały one na skutek wiedzy o istnieniu takiego proroctwie, czyli dlatego, że ci, co czytali Cayce’a świadomie czegoś w danym miejscu szukali, jak było w przypadku pilotów, którzy jako pierwsi zauważyli ślady pewnych podwodnych formacji i konstrukcji.

Jak można było się spodziewać, odkrycie podwodnych kompleksów w 1968 roku i późniejsze odkrycia, jako wydarzenia przepowiedziane dwadzieścia osiem lat wcześniej, skłoniły niektórych ludzi do bliższej analizy innych uwag Cayce’a na temat Atlantydy. Jeżeli jego „odczytania” i starożytne legendy oparte są na wspomnieniach rzeczywistych wydarzeń, można by zasugerować, że siły uruchomione przez dawną, naukowo rozwiniętą cywilizację ciągle działają i spekulować, że elektroniczne, magnetyczne i grawitacyjne aberracje są dość kłopotliwym spadkiem po kulturze tak odległej w czasie, że nie pozostały po niej prawie żadne ślady i wspomnienia której są bardziej instynktowe niż rzeczywiste.

Rozdział 8

NIESPODZIANKI PREHISTORII

Niektórzy badacze tajemnicy Trójkąta Bermudzkiego sugerowali, że przedstawiciele cywilizacji pozaziemskich mogą wykazywać zainteresowanie, czy nawet być zaangażowani w sprawę naszego postępu w dziedzinie zastosowania atomu do celów wojennych. Te złowróżbne osiągnięcia mogą stanowić groźbę dla istnienia cywilizacji ziemskiej, jak być może stały się przyczyną zniszczenia innych cywilizacji na naszej czy też obcych planetach.

Czas, w jakim na Ziemi mógł istnieć człowiek rozumny o inteligencji porównywalnej z naszą, może sięgać wstecz do 40–50 tys. lat, a nawet dalej. Tak więc jeżeli mamy cywilizacji takiej jak nasza okres 10 tys. lat na osiągnięcie takiego punktu w rozwoju naukowym i technologicznym, że staje się ona groźbą dla siebie samej, ciągle zostaje bardzo dużo czasu dla innej, podobnej kultury lub kultur, poprzedzających obecną. Być może każda rozwinięta technicznie cywilizacja doszłaby w końcu – przypadkiem lub planowo – do etapu wykorzystania energii rozszczepienia jądra (nam zajęło to znacznie mniej niż dziesięć tysięcy lat) i osiągnęła punkt, w którym musiałaby podjąć decyzję o środkach kontroli albo też zaryzykować własną zgubę.

Jeżeli taka cywilizacja istniała, spowodowała własną zagładę i zniknęła, pamięć o niej powinna przechować się w legendach. Jej istnienie mogłyby sugerować też pewne przedmioty o nie określonym wieku, stanowiące anachroniczny sztuczny twór, czy też jakieś wielkie ruiny niemożliwe do zidentyfikowania czy wyjaśnienia. Takie właśnie elementy sugerują zlokalizowanie kolebki owej kultury w miejscu pokrytym dziś wodami Trójkąta Bermudzkiego.

Edgar Cayce w swoich dyktowanych „odczytach” na temat Atlantydy wielokrotnie mówił o jakichś źródłach energii jądrowej, o czymś w rodzaju laserów i maserów podobnych do obecnych i stosowanych do tych samych celów. Opisy Cayce’a, dotyczące ich zastosowania i niebezpieczeństw wynikających z niewłaściwego użycia, przypominają apele i komentarze spotykane w dobie obecnej. Ale jak Cayce mógł przewidzieć pół wieku temu coś, co wydarzyło się teraz?

Cayce opisał owe źródła dość szczegółowo. Były to wielkie generatory wytwarzające energię służącą do napędu pojazdów powietrznych i podwodnych. Nadawały się one do oświetlenia, ogrzewania i łączności. Zasilały też coś, co można uznać za formy urządzeń radiowych, telewizyjnych i aparaturę do zdalnego fotografowania. Umożliwiały także przekształcanie i odmładzanie żywych tkanek łącznie z mózgiem i w związku z tym były również narzędziem sprawowania kontroli i narzucania dyscypliny całym klasom społecznym.

Jednakże na skutek niewłaściwego użycia mocy, jakie udało im się uruchomić, a także w wyniku działania opozycji wewnętrznej i zewnętrznych wrogów, Atlantowie utracili kontrolę nad tymi siłami, co w konsekwencji spowodowało ich zagładę. Mówią o tym zarówno relacje Cayce’a, jak i legendy wielu starszych kultur ziemskich. Cayce stwierdza: „Człowiek stworzył niszczące moce... które w połączeniu z zasobami naturalnych paliw i siłami przyrody spowodowały najgorszą z

eksplozji. Zbudziła się ona w głębinach wolno stygnącej Ziemi i część Atlantydy leżąca w pobliżu Morza Sargassowego jako pierwsza poszła na dno oceanu...”

Mówiąc o prehistorii, Cayce jak gdyby przewidział użycie laserów i maserów, których wyprodukowanie było wówczas, w 1942 roku, jeszcze sprawą przyszłości. Opisał on gigantyczne krystaliczne źródło energii: „... w którym światło było środkiem łączności między nieskończonością a skończonym, czyli środkiem, za pomocą którego zachodziła komunikacja ze światem zewnętrznym. Później urządzenie to stało się środkiem wytwarzania energii napędowej dla urządzeń transportowych i komunikacyjnych w czasach działalności Atlantów.

Miało ono postać kryształu, chociaż o innej formie niż urządzenie używane wcześniej... Nie należy mylić tych dwóch urządzeń ze sobą – zmieniały się one bowiem z biegiem czasu. Było to wtedy, gdy urządzenie owo kierowało samolotami i pojazdami. Atlanci mogli wówczas podróżować w powietrzu, na wodzie i pod wodą – bez różnicy. Ale nadal siła kierująca pojazdami znajdowała się w centralnej stacji mocy... którą był kamień Tuaoi... i działała za pomocą wiązki...”

W innej wypowiedzi mówi o miejscu zwanym Poseidią, na obszarze Wysp Bahama, znajdujących się wówczas ponad poziomem morza, jako o miejscu: „magazynowania energii, która za pośrednictwem wielkich kryształów była skupiana w światło, formę i wszelką siłę napędzającą nie tylko statki morskie, ale także pojazdy powietrzne. Mogła ona również służyć do transportu przedmiotów i przekazywania głosu na odległość. Później stała się podstawą wytwarzania oscylacji, umożliwiających powstanie telewizji – jak to określa się obecnie” [„obecnie” odnosi się tutaj do roku 1935!].

Interesujący „protokół” z 1932 roku dotyczy transportu wielkich ciężarów i materiałów:

„...Wykorzystywali oni, niedawno po raz drugi przez nas odkryte gazy, a także elektryczne procesy do rozbijania sił atomowych, w celu wytworzenia napędu dla pojazdów i transportu, albo do podnoszenia wielkich ciężarów lub przekształcania sił samej przyrody”.

Fakt, iż rzekomo prymitywni ludzie prehistoryczni pozostawiali olbrzymie kamienie przez tysiące lat spoczywające na swoich miejscach, na których następne ludy ustawiały nowe budowle, od dawna stanowi archeologiczną zagadkę. Jest to zagadka, ponieważ kamienie te pozostawione przez dawne, nieznane ludy, są o tyle większe i trudniejsze do transportu od umieszczonych na nich przez następne pokolenia, że ich obecność i sposób przeniesienia są niewytłumaczalne. Za przykład mogą posłużyć dwustutonowe bloki porfiru w Ollantaytambo i Ollantayparubo w Peru, przeniesione na ogromne odległości przez góry i wąwozy i umieszczone na szczytach urwisk na wysokości 460 m, olbrzymie bloki Sacsahuaman w Peru, tak wielkie i tak zawile dopasowane do siebie, że Inkowie przypisali ich ułożenie bogom, stutonowe bloki w Tiahuanaco w Boliwii, stanowiące fundamenty, na których w jakiś sposób zostały wzniesione olbrzymie budowle, chociaż całość leży na wysokości 4 km nad poziomem morza.

Inne przykłady to: wielkie głazy kamiennego kalendarza lub obserwatorium w Stonehenge w Anglii, masywne bloki podwodnej ściany, fundamenty i morskie bastiony na Bimini, czy stojące monolity w prehistorycznej Brytanii, z których jeden waży 340 ton i wznosi się na wysokość 20 m. Także gigantyczne kamienne bloki tworzące podstawę świątyni Jowisza w Baalbek w Syrii, umieszczone tam na długo przed zbudowaniem samej świątyni – jeden z tych bloków waży 2 tys. ton. Ponieważ zdecydowana większość tych konstrukcji jest prawie nie do wyjaśnienia przy założeniu takiego stopnia rozwoju technicznego i inżynierskiego wznoszących je cywilizacji, jaki dotychczas

przyjmowaliśmy – sugerowano zatem, że budowle te przypisać należy jakieś potężniejszej kulturze. Potwierdzeniem tego przypuszczenia może być fakt, że wiele z tych nie dających się wyjaśnić budowli ma podobną konstrukcję.

Jako miejsce, gdzie miały zostać odnalezione wskazówki dotyczące hipotetycznych źródeł energii Atlantów, Cayce wymienia przede wszystkim Bimini: „Rejon zatonięcia Poseidii czyli Atlantydy, gdzie fragmenty świątyni odnalezione zostaną pod mułem stuleci – w pobliżu miejsca zwanego dziś Bimini, u wybrzeży Florydy”.

Szczegółowy opis jednego z takich źródeł energii (jądrowej siłowni?) pochodzi z 1935 roku – syn Cayce’a, Edgar Evans Cayce, praktykujący inżynier i autor książki „Edgar Cayce o Atlantydzie”, wydanej w roku 1968, komentując paradoksalny fakt, że opisy podane przez jego ojca wyprzedziły o dziesiątki lat nasze osiągnięcia naukowe, zauważył: „Dzisiejszemu laikowi byłoby łatwiej opisać najnowsze osiągnięcia naukowe”. Relacja Cayce’a dotyczy budowli, w której znajdował się „ognisty kamień”, czy też skomplikowany układ kryształów, i skąd rozsyłana była energia. Było to: „W środku budynku zabezpieczonego, jak powiedzielibyśmy dzisiaj, izolatorem – czymś pokrewnym azbestowi... i innymi izolatorami, jakie produkowane są obecnie w Anglii pod nazwami znanymi każdemu, kto styka się z tymi sprawami.

Budynek wznoszący się ponad kamieniem miał kształt owalny; była to kopuła... dająca się odsunąć tak, by umożliwić koncentrację energii emitowanej przez gwiazdy, ciała, które same płoną wraz z pierwiastkami, jakie występują i nie występują w ziemskiej atmosferze.

Koncentracja energii dzięki pryzmatom, jak powiedzielibyśmy obecnie, odbywała się w taki sposób, że oddziaływała na urządzenia przez indukcję, przypominając współczesne zdalne sterowanie radiowe; swoista siła wydobyta z kamienia oddziaływała na urządzenia napędowe, znajdujące się w samych pojazdach.

Budynek skonstruowano tak, by po odsunięciu kopuły przekazywanie energii napędowej dla różnych pojazdów napotykało jak najmniejsze przeszkody, zarówno gdy chodziło o pojazdy znajdujące się w zasięgu wzroku, nad lub pod wodą, albo w innych żywiołach.

Przygotowanie owego kamienia należało wyłącznie do wtajemniczonych; oni też kierowali całym rzeczywistym procesem wysyłania energii w formie niewidzialnego dla oka promieniowania, które działało na kamienie wytwarzające celowo funkcjonujące siły – czy chodziło o statek powietrzny unoszony gazami, czy używane dla rozrywki pojazdy latające bliżej powierzchni Ziemi, jak również statki nawodne i podwodne.

Było więc to wszystko napędzane na drodze skupienia promieniowania emitowanego przez kamienie umieszczone w środku stacji mocy, czyli siłowni, jak powiedzielibyśmy dzisiaj”.

Cayce stale wraca do problemu niewłaściwego użycia potężnych sił wytworzonych przez tę supercywilizację – „...użycie, dla rozbicia atomu, przetworzonej w promień energii z samego Słońca spowodowało zniszczenie tej części lądu”.

Jeżeli w ogóle taki kataklizm lub seria kataklizmów zdarzyła się naprawdę, to owo potężne źródło energetyczne musiało się zapaść w morze razem z miastami, murami, kanałami i innymi budowlami Atlantydy. Warto, co ciekawe, zauważyć, że wiele wskazanych przez tę teorię miejsc to te obszary Trójkąta Bermudzkiego – 8°i na których występują szczególnie liczne zaburzenia elektromagnetyczne, a więc Tongue of the Ocean, Bimini i inne rejony.

Trudno byłoby się spodziewać, by takie systemy energetyczne działały po tysiącach lat, jednakże

należy tu podnieść sprawę tajemniczych „białych wód”, widywanych przez licznych obserwatorów od Kolumba po astronautów. Koryta białej wody wydają się tworzyć w jednym lub wielu (ale ciągle tych samych) miejscach, układać zawsze w ten sam sposób i przesuwają około półtora kilometra. Na początku ich linie wiją się, potem stają się mniej wyraźne, przypominając uciekające pod ciśnieniem gazy.

Odchylenia kompasów i złe funkcjonowanie urządzeń elektrycznych mogą być powodowane przez olbrzymie skupiska metali znajdujące się pod wodą. Zdarza się tak w wielu miejscach na świecie, gdzie znane ludziom masy metali wywołują odchylenia igieł kompasów. Powierzchniowe lub leżące na głębszych warstwach metaliczne masy prawdopodobnie są w stanie oddziaływać także na powierzchni morza. W sporządzonym przez NASA, w 1970 roku, raporcie o „wklęśnięciu” oceanu nad rowem Puerto Rico, naukowcy przypisali owo obniżenie się powierzchni morza „niezwykłemu rozkładowi masy pod powierzchnią dna oceanicznego”, wytwarzającemu defleksję przyciągania grawitacyjnego. W przypadku Trójkąta Bermudzkiego sugeruje się, że zatopione źródła energetyczne ciągle zachowują część swej mocy i że to właśnie one ujawniają się, wywołując nie tylko anomalie elektroniczne i magnetyczne, ale także generując elektryczne impulsy powodujące burze magnetyczne.

Teoria ta, jedna z najbardziej niezwykłych teorii usiłujących wyjaśnić wypadki w Trójkącie Bermudzkim, oparta jest na wierze w przepowiednie Cayce’a. Należałoby jednak zapytać, czy istnieją jakieś naukowe podstawy, by dać wiarę chociaż jednej przepowiedni Cayce’a, czy też są one wszystkie produktem bogatej wyobraźni? Chociaż prawdą jest, że niektóre z opisanych przez niego źródeł energii, jakie przewidywał sześćdziesiąt lat temu, nie zostały dotąd odkryte lub nawet wymyślone (pewne pomysły nie zostały jeszcze na tyle rozwinięte, by je wykorzystać w praktyce), to musimy też pamiętać, że Cayce nie był fizykiem. Nie był też historykiem. Był po prostu wysoko ocenianym jasnowidzem–uzdrowicielem, a mimo to przepowiednie nie mające z uprawianym przez niego leczeniem psychicznym nic wspólnego, dotyczą rzeczy tak kłopotliwie prawdziwych, jak bomba atomowa, zabójstwo prezydenta Stanów Zjednoczonych, zamieszki rasowe w USA, a nawet przemieszczanie się mas błota w Kalifornii.

Co więcej, ponieważ „odczytania” Cayce’a oparte były ponoć także na wizjach i wspomnieniach jego pacjentów z poprzednich wcieleń, to spowodowało, że część osób negujących (z powodów naukowych, religijnych czy zdroworozsądkowych) samą teorię reinkarnacji jako taką – przepowiednie te odrzuciła. A czyżby nie mogło być innego, alternatywnego wy tłumaczenia dla tak szczegółowych i mających pewną wartość naukową opisów minionych cywilizacji i ich groźnych w skutkach wynalazków?

W religijnych i filozoficznych tekstach starożytnych Indii, zawierających często dziwnie współczesne koncepcje materii i wszechświata, znajdujemy wzmianki o tak zwanej „świadomości kosmicznej”, oznaczającej trwałą pamięć o wydarzeniach przeszłości. Dzisiaj istnienie telepatii, wpływu psychicznego i utajonej pamięci oraz sił psychicznych nie jest już „od ręki” dyskwalifikowane przez naukę i stanowi czasami przedmiot poważnych badań, nie tylko na Ziemi, ale i w kosmosie, jako zjawisko samo w sobie i jako ewentualny środek łączności. Czołowe mocarstwa kosmiczne przeprowadzają eksperymenty, które skłaniają do przypuszczeń, że science fiction może obrócić się jutro w naukowe fakty. Należy oczekiwać zaskakujących nowych odkryć w tej dziedzinie, jak możliwość odbierania myśli innych ludzi, a być może i ich ukrytej pamięci o

przeszłości. Przeszłość oznacza tutaj wspomnienia odziedziczone po przodkach za pośrednictwem chromosomów. Ponieważ dziedziczymy fizyczne cechy i skłonności po rodzicach i dziadkach, możemy dziedziczyć je także, w mniejszym już stopniu, po naszych odległych przodkach – zaś częścią owego spadku mogą być właśnie chromosomy pamięci. W mózgu ludzkim, którego zaledwie około 10% wykorzystuje się na co dzień, jest mnóstwo miejsca do magazynowania danych z banku pamięci przodków.

Mogłoby to stanowić wyjaśnienie takich zjawisk, jak: niepełne wspomnienia ludzi, przemożne wrażenie, że w danym miejscu już się kiedyś było, chociaż wiadomo na pewno, że to nieprawda; kłopotliwa pewność, że w pojedynczym śnie żyło się przez bardzo długi czas; przypomnienie sobie, niekoniecznie pod hipnozą, szczegółów poprzedniego życia (które często dokładnie potwierdzają fakty historyczne, gdy odkryje się już o jaki okres chodzi); Przypadki nagłego przypomnienia sobie, a potem zapominania przez dzieci jakichś dawnych języków, którymi mówili ich przodkowie, choć wiadomo z całą pewnością, że dziecko nigdy się takiego języka nie uczyło. Istnieją tutaj punkty styczne z wiarą w reinkarnację dusz podzielaną przez buddyzm, hinduizm i trwającą chyba najdłużej – religię starożytnego Egiptu. Możliwość istnienia jakiejś pamięci dziedziczonej poprzez pokolenia stwarza podstawy dla innego, alternatywnego wyjaśnienia badanych przez nas zjawisk, chociaż ta wersja wyjaśnienia zbliżona jest do poprzedniej. Koncepcja, którą można nazwać klasyczną zakłada bowiem, że w człowieku odradza się duszą jego przodków. W nowocześniejszej wersji mówi się w zasadzie to samo, z tym, że duszę zastępuje się pamięcią przodków. Chodzi o rodzaj pamięci przekazywanej z pokolenia na pokolenie, podobnie jak nowe generacje komputerów mogą być wyposażone w programy obejmujące informacje zawarte w pamięci poprzednich generacji.

Jednak niezależnie od tego, czy Cayce potrafił naprawdę komunikować się z odrodzonymi duszami, czy też z odrodzoną pamięcią ludzi, efekt pozostaje ten sam i zainteresowanie sprawą Atlantydy, wywołane jego opisami, nabrało nowego rozpędu, rosnąc w miarę kolejnych niespodziewanych odkryć dokonywanych podczas ostatnich paru dziesiątków lat. Odkrycia te wydają się potwierdzać przekazane w transie przez Cayce'a informacje dotyczące Atlantydy. Ludzie wierzący w teorię, że na długo przed pierwszymi kulturami w Egipcie i Sumerze istniała już wysoko rozwinięta cywilizacja, przez długi czas uważani byli za ludzi goniących za sensacją, wizjonerów albo po prostu za idiotów. Taką reakcją ludzi broniących „ustalonych faktów” z dziedziny archeologii i prehistorii można by nawet zrozumieć zważywszy fakt, że istnienie potężnej cywilizacji przed trzecim tysiącleciem przed nową erą burzyło całe precyzyjnie ułożone tabele rozwoju ludzkości, rozpoczynające się od Egiptu i Mezopotamii, a później, po kulturze Greków i Rzymian, kulminujące w naszej dzisiejszej „supercywilizacji”. Istnienie mało znanych starożytnych kultur, jak cywilizacji Ameryki, Azji Środkowej i innych, które absolutnie nie miały wpływu na prosty i jednolity rozwój naszej kultury, często pomija się milczeniem.

Chociaż we wszystkich dawnych kulturach znajduje się liczne podania o nagłym unicestwieniu wielkiej cywilizacji istniejącej przed potopem – cywilizacji, która osiągnęła taki stopień rozwoju, że rzuciła wyzwanie niebu, bogom lub Bogu – to legendy te, mimo że bardzo do siebie podobne, mogą być po prostu moralitetem czy ciekawą przypowieścią.

Mogły one rozprzestrzeniać się po świecie poprzez wielkie targowiska, drogi, karawany i szlaki morskie, a także mogły krążyć przez tysiące lat i zachować się później w wierzeniach religijnych

prawie wszystkich ludów świata. Legendy o wszechogarniającym potopie, wieży, którą próbowano wznieść aż do nieba i jej budowniczych, którym za przyczyną boską pomieszały się języki, oraz inne podobne opowieści odkryli Hiszpanie wśród ludów obu Ameryk podczas pierwszych lądowań na jej ziemiach. Na całym świecie żyją legendy przechowywane przez tubylcze ludy zamieszkujące w cieniu ruin olbrzymich budowli, których wzniesienie mogło nastąpić tylko pod warunkiem istnienia rozwiniętej technologii, pozwalającej na przenoszenia wielkich ciężarów. Legendy te zawsze odnoszą się do bogopodobnej rasy, która dźwignęła potężne głązy na tysiące lat przed początkiem historii plemion opowiadających je. Istnieją nawet ślady czegoś, co mogłoby być jakimś pierwotnym językiem handlowym, być może poprzednikiem języka greckiego z naleciałościami aramejskimi, przy czym ślady te odkryto na obszarach tak odległych od Środkowego Wschodu, że wydaje się, iż fale morskie musiały przenieść je poprzez morza i oceany na wybrzeże lądów. Słowa archaicznej greki pojawiają się w językach używanych na Hawajach i Polinezji, w języku Majów na Jukatanie, w języku nahua, którym mówili Aztekowie, w języku Guanczów z Wysp Kanaryjskich, którym mówiła jakaś tajemnicza biała rasa.

Guanczowie odkryci i w krótkim czasie zniszczeni przez Hiszpanów w XV wieku, zachowali pamięć o swej wielkiej ojczyźnie, o wysokim poziomie kultury, o ziemi, która zatonała w oceanie. Również języki staroamerykańskie zawierają słowa o wyraźnym pochodzeniu aramejskim i fenickim, a także wyrazy analogiczne z istniejącymi w językach sinityckich i polinezyjskich po drugiej stronie Pacyfiku. Wszystko to wskazuje na odbywanie długich podróży i utrzymywanie kontaktów już w najbardziej zamierzchłej przeszłości. Na obszarach dżungli obu Ameryk odkrywa się coraz więcej inskrypcji w języku fenickim, aramejskim, minojskim, greckim i w innych, dotąd nie rozpoznanych. Jednakże podania, mity religijne i lingwistyczne osobliwości nie są jeszcze dostatecznym dowodem prawdziwości opowieści Cayce'a, jak i przekazywanych przez legendy i tradycje (a nawet stare źródła pisane) historii o istnieniu w zamierzchłych czasach rozwiniętej wiedzy naukowej i podobnych do dwudziestowiecznych technologicznych możliwości transportowych i komunikacyjnych, a wreszcie o destrukcji na skalę planetarną.

Tak czy inaczej, na tych właśnie obszarach dokonane zostały w ciągu ostatnich kilku lat zaskakujące odkrycia, na nowo przeprowadzono też ocenę uprzednio znalezionych materiałów. Są to zadziwiające wskazówki, że wysoce zaawansowana wiedza i zmyślne wynalazki istniały już o wiele wcześniej niż – jak głosi historia – pierwsze kultury Środkowego Wschodu. Interesujące jest przypomnienie, że zarówno legendy staroegipskie jak i sumeryjskie wspominają o wcześniejszej, wyższej kulturze, od której ich kultura zaczerpnęła inspiracje i impuls do rozwoju. W wielu wypadkach, jak choćby w starożytnym Egipcie, Boliwii, Peru, Ameryce Środkowej, Meksyku i Indiach, żeby wymienić tylko kilka przykładów, cywilizacja zatrzymała się lub nawet cofnęła w rozwoju zamiast utrzymywać pierwotny rozpęd.

Poważne przypuszczenie, że najstarsze ziemskie kultury dobrze znały maszyny latające cięższe od powietrza, spotyka się prawie zawsze z kpiną. Tym niemniej odkryto lub ponownie przeanalizowano sporą liczbę przedmiotów lub tekstów potwierdzających hipotezę, że maszyny latające i powietrzne podróże były czymś znanym, a *może* nawet codziennością w czasach o tysiące lat poprzedzających *moment*, który przywykliśmy uznawać za początek historii.

Owych zdumiewających relacji oraz miniaturowych modeli maszyn latających nie można w ogóle porównywać do malowniczych i w oczywisty sposób fantastycznych opisów mitologicznych w

rodzaju historyjki o Ikarze ze skrzydłami z piór sklejonych woskiem, czy opowiastki o słonecznym powozie Apollina ciągniętym przez cztery ogniste rumaki. Wprost przeciwnie, wchodzi tu w grę konkrety ujawniające znajomość zasad aerodynamiki, zagadnień startu, napędu, hamowania i lądowania.

Na przykład w starożytnej złotej kolekcji Republiki Kolumbii znajduje się złoty przedmiot uważany przez długi czas za model ptaka, ćmy lub latającej ryby. Znalaziono go w grobowcu z innymi przedmiotami pochówkowymi, których wiek określony został na co najmniej 1800 lat. Po sporządzeniu powiększonej kopii przedmiot ten był później badany przez Ivana Sandersona, który podejrzewał, że nie jest to model żywego organizmu, ale model obiektu mechanicznego mocno przypominającego samolot ze skrzydłami typu delta, przedziałem silnikowym, przednią osłoną kabiny, usterzeniem ogonowym i lotkami czy klapami... Wszystko położeń podobnie, jak w dzisiejszym nowoczesnym samolocie.

Obiekt ten badany był także przez wielu pilotów i inżynierów, między innymi przez J.A. Ulricha, doświadczanego pilota, który brał udział w dwóch wojnach i był profesorem aerodynamiki. Ulrich, zapytany co ów przedmiot przedstawia, nieświadom tego, że odbywa się test, stwierdził, że wygląda na model myśliwca F-102 i że końce skrzydeł zagięte ku dołowi jak i kształt samolotu wskazują na odrzutowiec. Dodał jeszcze, że niektóre cechy, takie jak brak tylnych sterów wysokości, których nie ma także F-102, upodabniają go do budowanego w Szwecji samolotu „Sabre”. Ale szczególnie powinien nas zainteresować fragment jego opinii dotyczący tego, o czym mówił w swoim czasie Edgar Cayce. Jak pamiętamy, ten ostatni wspominał o pojazdach mogących poruszać się zarówno w powietrzu, jak i pod wodą. Przypomnijmy też sobie, że wiele relacji o UFO z obszarów Trójkąta Bermudzkiego dotyczy obiektów wylatujących spod wody lub wpadających do morza z wielką prędkością. A teraz posłuchajmy co ma do powiedzenia J. Ulrich: „Kształt tego obiektu jest jedynie właściwym kształtem dla samolotów odbywających loty na dużych wysokościach. Typ skrzydeł odpowiedni jest dla lotów na wysokości do 4,5-5 tys. m... Ich wygięcie zapobiega powstawaniu wibracji podczas przekraczania bariery dźwięku... Budowa skrzydeł wskazuje na możliwość lotu z prędkością naddźwiękową... Kiedy leci się z ogromną prędkością, powstaje „poduszka powietrzna”... Pojazd ten mógłby również poruszać się w środowisku wodnym, nie narażać się na urwanie skrzydeł. Gdyby chciano zbudować pojazd do poruszania się z dużą prędkością w takim środowisku, powinien być skonstruowany tak jak ten”.

Jednak „samolot” ów, jeżeli to w ogóle samolot, nie jest jedynym tego rodzaju wybrykiem archeologicznym. W kilku różnych grobowcach prekolumbijskich znalaziono przykłady podobnych konstrukcji – w tym jeden model z dwiema parami skrzydeł. Można jedynie zgadywać, jakie jeszcze niezwykle modele mechanicznych wynalazków z czasów prehistorycznych, których przeznaczenia późniejsi ich posiadacze mogli się w ogóle nie domyślać, zostały przetopione przez hiszpańskich najeźdźców, by wygodniej dzieliło się im skarby.

W sztuce starożytnych kultur obu Ameryk znalaziono wiele rysunków wyglądających jak przedstawienia raket i samolotów. Ponieważ większość materiałów pisanych lub informacji zawartych w piśmie obrazkowym tych cywilizowanych narodów została zniszczona przez zdobywców hiszpańskich, wiadomości o tego rodzaju urządzeniach zachowały się czasem wryte na skale, czasem namalowane na wazie, wyrzeźbione w kamieniu czy utrwalone na ręcznie tkanych ubrankach dziecięcych. Na wieku sarkofagu znajdującego pod tak zwaną Piramidą Napisów w

Palanque w Meksyku, znajduje się zagadkowa, na wpół zgięta postać wyrzeźbiona przez Majów. Kogo przedstawia ta wielce osobliwa płaskorzeźba, nie wiadomo. Jeden z autorytetów w dziedzinie kultury Majów twierdzi, że w dolnej części płaskorzeźby znajduje się wizerunek potwora ziemskiego, na którym spoczywa postać ludzka – całość zaś wydaje się wieńczyć drzewo życia. Rosyjski pisarz naukowy, Aleksander Kazancew, zaproponował bardziej rewolucyjne wyjaśnienie. Uważa on, że pochylona postać znajduje się we wnętrzu stylizowanego pojazdu kosmicznego o konstrukcji zbliżonej do dzisiejszych. Nawet pozycja człowieka (czyli pilota) przypomina pozycję, jaką przyjmują astronauty w kabinach naszych pojazdów kosmicznych. I pomimo stylizacji dokonanej ze względów estetycznych, można rozpoznać główne elementy sprzętu kosmicznego – od anten, poprzez system kierowania, turbosprężarki, tablicę kontrolną, zbiorniki paliwa, komorę spalinową i silnik aż po wylot produktów spalania. Odnosi się wrażenie, iż owe podobizny samolotów i raket są pamiątkami czy wspomnieniami o panującej na Ziemi wysoko technologicznie rozwiniętej cywilizacji, za czasów której takie pojazdy mogły być rysowane z natury, mniej stylistycznie, ale za to bardziej realistycznie.

W sierpniu 1973 roku astronauty ze stacji kosmicznej Skylab 2 w czasie lotu orbitalnego otrzymali niezwykle zadanie. Mieli oni sfotografować, jeżeli byłoby to możliwe, niezwykle linie znajdujące się na płaskowyżu Nazca w Peru – ciągi tajemniczych, uformowanych sztucznie linii – aby przekonać się, czy są one widoczne także z kosmosu.

Owe ogromne znaki na powierzchni gruntu przedstawiają szereg linii prostych i figur geometrycznych, ale także wizerunki olbrzymich zwierząt rozpoznawalne tylko z powietrza oraz coś, co bardzo przypomina pasy startowe samolotów. Zostały one wryte w ziemi lub wyłupane w skalistym podłożu płaskowyżu w nieokreślonym czasie w przeszłości. Nie ma na ich temat żadnych lokalnych legend, a ponieważ z ziemi są niezauważalne, odkryto je dopiero podczas powietrznych poszukiwań źródeł wody w Andach. Linie i gigantyczne rysunki z Nazca zajmują dużą część płaskowyżu długiego na 100 i szerokiego na 16 km. Czasami twory te znikają przed niewielkimi górami i pojawiają się – absolutnie dokładnie – po drugiej stronie. Niekiedy linie owe, jak w przypadku hipotetycznym pasów startowych, są bardzo szerokie, a czasem tworzą ogromne, artystycznie wyrafinowane rysunki zwierząt: ryb, ptaków, a nawet olbrzymiego pająka. Choć istnieje wiele teorii o ich pochodzeniu, oczywiste jest tylko to, że stworzyli je ludzie posiadający świetne przyrządy miernicze i że zostały wykonane w tym celu, aby oglądać je z powietrza, gdyż jest to jedyny sposób umożliwiający rozpoznanie kształtu.

W zatoce Pisco na wybrzeżu Peru znajduje się wysoka ściana skalna, w której wryty został olbrzymi trójząb czy też kandelabr – w każdym razie te przedmioty przypomina. W przeciwieństwie do linii z Nazca, trójząb widoczny jest z morza – ma ponad 25 m długości – i łatwo też zauważyli go najeźdźcy hiszpańscy, widząc w nim znak Świętej Trójcy, zachętę do podboju i nawracania pogan. Jakkolwiek był cel wykonania trójzębu, jeszcze lepiej dostrzegalny jest on z powietrza niż z morza, zaś jego środkowe ramię wskazuje dokładnie kierunek płaskowyżu Nazca, jak gdyby miał być drogowskazem prowadzącym do tak zwanego przez niektórych lądowiska (może bazy samolotów, których złote modele wprawiają nas w takie zakłopotanie?).

Linie geometryczne i olbrzymie figury, najwyraźniej przeznaczone do oglądania z powietrza, znajdują się również w innych miejscach obu Ameryk. Są to na przykład ogromne człekokształtne figury na pustyni Tarapacaw Chile, labirynt Nawajów w Kalifornii, Kopce Słonia i Węża w stanie

Wisconsin oraz podobne twory w innych częściach świata.

Wielki skarb archeologii, Egipt faraonów, dostarczył pewnych zaskakujących wskazówek, że cięższe od powietrza maszyny latające znane były już w zamierzchłych czasach. W przeciwieństwie do złotych samolotów z Kolumbii, modele zostały wykonane z drewna, a znaleziono je w grobach, gdzie, dzięki suchemu klimatowi Egiptu, przetrwały tysiące lat. W muzealnych kolekcjach znaleziono przedmioty zdające się być drewnianymi modelami szybowców, które uważano pierwotnie za modele ptaków. Drewniany model, znajdujący się obecnie w Egipskim Muzeum Starożytności, odkryty i zbadany przez doktora Khalila Messiha w roku 1969, wykazuje cechy dalekie od cech ptaka i przypomina współczesne jednopłatowce. Ster kierunkowy, czy też ogon, ustawiony jest pionowo, zaś kadłub ma płat nośny. Omawiając kąty wzniosu płata widoczne po obu stronach, brat doktora Messiha, inżynier lotnictwa G. Messiha, zauważył: „Przedni kąt wzniosu płata odpowiada tym samym wymaganiom co tylny; przekrój wykazuje, że powierzchnia skrzydła stanowi część elipsy, co zapewnia stabilność w locie. Kształt nośnej części kadłuba dobrany jest tak, że opór czołowy jest minimalny – współcześni konstruktorzy doszli do tego po latach eksperymentów w dziedzinie aerodynamiki”.

Samolot ten po tysiącach lat ciągle zdolny jest do lotu i puszczony z ręki, jako model szybowca, zachowuje się wyśmienicie, dowodząc aerodynamicznej wiedzy antycznych konstruktorów. Kiedy G. Messiha uprzytomnił sobie, że rozpiętość skrzydeł niektórych modeli rzekomych ptaków jest niemalże identyczna z rozpiętością skrzydeł samolotu Caravelle, zidentyfikowano dalsze modele, mogące przedstawiać samoloty lub szybowce i w 1972 roku w Kairskim Muzeum Starożytności wystawiono na pokaz czternaście przedmiotów jako świadectwo znajomości zasad latania w starożytnym Egipcie. Nie wiemy, czy modele te były wynalazkiem Egipcjan, czy też spadkiem po jakiejś starszej cywilizacji. Gdyby jednak znalezione w grobach modele były miniaturowymi kopiami większych oryginałów, to nie jest wykluczone, że pod piaskami pustyni czeka na odkrywcę autentyczny samolot lub szybowiec.

Najpełniejszym starożytnym tekstem mówiącym o pojazdach latających jest bodaj „Mahabharata”, epos hinduski, chociaż uważa się go za spisany w obecnej formie 1500 lat p.n.e., najwyraźniej wielokrotnie był kopiowany z pierwowzoru powstałego gdzieś w zamierzchłej przeszłości. Epos mówi o czynach bogów i ludzi w starożytnych Indiach, ale zawiera takie bogactwo szczegółów natury naukowej-technicznej, że kiedy po raz pierwszy został przetłumaczony w połowie XIX wieku, napomknienia o samolotach i napędzie rakietowym nie miały żadnego sensu dla tłumaczy, gdyż rzeczy opisane przed tysiącami lat miały powstać dopiero za pół wieku. Liczne wersety „Mahabharaty” poświęcone latającym maszynom zwanym *vima-ana* zawierają, ku zaskożeniu tłumaczy, drobiazgowo informacje o zasadach ich budowy. W innym starożytnym tekście indyjskim „Samarangana Sutradhara” omawiane są obszernie zalety i wady różnych typów pojazdów powietrznych, ocenianych z punktu widzenia względnej prędkości wznoszenia, szybkości przelotowej i lądowania, nawet rodzaju stosowanego paliwa – rtęci – oraz przedstawiane są zalecenia co do rodzajów drewna i lekkich, absorbujących ciepło metali odpowiednich do budowy samolotów. Dodatek stanowi pouczenie, w jaki sposób uzyskiwać obrazy wrogich samolotów, jakie są metody ich wykrywania, środki pozbawiające pilotów przytomności i wreszcie sposoby niszczenia wrogich *wima-an*.

W innym klasycznym dziele Indii „Ramajanie” znajdują się niezwykle opisy podróży samolotem

odbywanych tysiące lat temu.

Szczegóły wyglądu Cejlonu i części wybrzeża Indii z lotu ptaka – kipiele przybrzeżne, zakola lądu, wznoszące się wzgórza, wygląd miast i lasów – są tak realistyczne i tak podobne do tego, co dziś ogląda się z samolotu, że można być prawie przekonany, iż rzeczywiście jacyś powietrzni podróżnicy z czasów starożytności widzieli ziemię z dużych wysokości, a nie jedynie wyobrażali ją sobie. We współczesnym streszczeniu „Ramajany”, „Mahavira Charita”, bóg-heros Rama, wracając z Lanki, gdzie właśnie ocalił swoją żonę Sitę, przedstawiony jest w specjalnej *wima-anie* opisanej jako statek „niepowstrzymany w swym pędzie, o dowolnej prędkości, w pełni kontrolowany, bo w działaniu całkowicie posłuszny woli kierującego... z wyposażonymi w okna luksusowymi pomieszczeniami i wspinałymi siedzeniami...”, a więc mamy tu fragment z klasycznego dzieła brzmiący jak współczesna reklama Air India. W tym samym tekście znajdujemy dialog szczególnie zaskakujący, gdy uświadomimy sobie, że przedstawiony w nim opis wyglądu kosmosu powstał kilka tysięcy lat przed początkiem nowożytnej ery kosmicznej.

RAMA: Ruch tego najdoskonalszego z pojazdów wydaje się zmieniać.

VISHISHA:... Pojazd opuszcza teraz sąsiedztwo środkowego świata.

SITA: Jak to możliwe, że nawet w dzień widać... ten krąg gwiazd?

RAMA: Królowo! Jest to rzeczywiście krąg gwiazd, ale ze względu na ogromną ich odległość nie widzimy ich w dzień, gdyż oczy nasze oślepione są promieniami słońca. Teraz słońce przesunęło się, na skutek wznoszenia się naszego pojazdu... [i dlatego też możemy widzieć gwiazdy]”.

Czy opisy te są wspomnieniami bardzo dawnej, rozwiniętej technicznie cywilizacji, czy też po prostu fantazją podobną do dzisiejszej literatury science fiction – nie wiadomo. Jednak niektóre z nich brzmią dziwnie współcześnie, z wyjątkiem opisu materiału użytego jako źródło napędu samolotów, co, oczywiście, może być wynikiem błędnego tłumaczenia oryginału: „Wewnątrz należy umieścić rtęciowy silnik, poniżej zaś żelazne urządzenie podgrzewające. Energia ukryta w rtęci wytwarza wir powietrzny, dzięki któremu siedzący w środku człowiek może przemierzać po niebie wielkie odległości... w wewnętrzną część pojazdu należy wbudować cztery pojemniki z rtęcią. Kiedy w sposób kontrolowany zwiększy się ich temperaturę, dzięki rtęci *wima-ana* rozwija moc pioruna. Jeśli to żelazne urządzenie napędowe o dokładnie zespolonych złączach wypełnione jest rtęcią, a do jego części doprowadzi się ogień – pojazd osiąga ogromną moc, ryczy jak lew... i natychmiast staje się podobny do perły na niebie...”

No cóż, modele i wizerunki samolotów oraz opisy lotów kosmicznych mogą być wskazówką – choć nie dowodem – wysokiego poziomu technologicznego. Jednakże istnieją też pewne przedmioty i urządzenia, których przeznaczenie odkryto wiele lat po ich odnalezieniu, i które stanowią bardziej przekonujące świadectwo zaskakujących możliwości technicznych ludzi z odległej przeszłości.

Świetnym tego przykładem jest pochodzący z Antykythery „komputer gwiazdny”, niewielki przedmiot z brązu, zawierający płytki, koła zębate lub tarcze, „zlepione” ze sobą na skutek długotrwałego przebywania w wodzie morskiej, wydobyty prawie 100 lat temu wraz z innymi przedmiotami, głównie statuetkami, z antycznego wraku spoczywającego na dnie Morza Egejskiego. Dopiero po przeszło 70 latach poddano go dokładnym badaniom, kąpielom kwasowym i skrupulatnym oględzinom. Zajmujący się nim archeolodzy, przede wszystkim Derek de Solla Price i George Stamires, wykazali, że jest to mechaniczny przyrząd służący do

odnajdywania gwiazd, obliczania orbit planet i określania pozycji nocą. Świadczy to o ogromnej wiedzy z dziedziny nawigacji i astronomii, jaką posiadali ludzie starożytni. Mówiąc słowami samego Price'a: „Nie znamy żadnego, podobnego urządzenia, które przetrwałoby do naszych czasów... Znalezienie go można porównać do odkrycia samolotu odrzutowego w grobowcu Tutenhama...” – ewentualność, która, jak wykazują ostatnie odkrycia, wcale nie musi być niemożliwa. Inne konkretne dowody wysokiego rozwoju technicznego mogą ciągle spoczywać w muzeach, uznane za obiekty religijne, dziecięce zabawki, czy po prostu opatrzone etykietą „nie sklasyfikowane”.

Niemiecki inżynier i archeolog amator Wilhelm Kónig, na krótko przed drugą wojną światową, znalazł w pobliżu Bagdadu w Iraku kilka dziwnych przedmiotów, których wiek wynosi prawdopodobnie około dwóch tysięcy lat. Były to dzbanki z umieszczonymi w nich asfaltowymi cylindrami, w których zanurzony był żelazny pręt. Krótko mówiąc, było to coś w rodzaju suchych baterii, bez elektrolitu – który, czymkolwiek był – zdążył wyparować. Kiedy ponownie napełniono je elektrolitem, ogniwa funkcjonowały doskonale.

Po tym pierwszym odkryciu Koenig znalazł w różnych muzeach części innych ogniów, wystawione uprzednio z etykietą „zastosowanie nieznanne” i od czasu, gdy baterie te zostały odkryte i zidentyfikowane, na obszarze Iraku i całego Środkowego Wschodu znaleziono dalsze egzemplarze. Najwidoczniej były one używane do elektrolitycznego powlekania przedmiotów warstewką metalu, ale też można zadać sobie pytanie, czy owa zamierzczła wiedza o elektryczności – być może odziedziczona po jakiejś wczesnej kulturze, ale zapomniana i odkryta dopiero w XVIII wieku – była kiedyś wykorzystywana do celów innych niż galwanizacja.

W świecie Greków i Rzymian do oświetlania używano lampek oliwnych oraz pochodni i wszędzie tam, gdzie zachowały się jakieś korytarze czy przejścia, na sufitach można znaleźć ślady okopceń. Jednak w przypadku o wiele starszej cywilizacji egipskiej podziemne tunele, przepięknie rzeźbione i malowane, nie wykazują na sufitach żadnych śladów użycia pochodni lub kaganków oliwnych, podobnie jak ściany i stropy niektórych jaskiń w Europie Zachodniej, gdzie zdumiewająco wyrafinowani artystycznie magdaleńscy i oryniaccy malarze pozostawili swoje arcydzieła liczące dwanaście do trzydziestu tysięcy lat.

Starożytna płaskorzeźba na ścianie świątyni Hathor w miejscowości Dendera w Egipcie, od lat uważana za łamigłówkę archeologiczną, przedstawia scenę, w której uczestnicy wydają się trzymać olbrzymie żarówki z włóknami w kształcie cienkich żmij, połączone z jakąś skrzynką czy wyłącznikiem za pomocą plecionych przewodów. Odnosi się wrażenie, że są to potężne lampy elektryczne wsparte na izolatorach wysokiego napięcia. Jeśli chodzi o owe kable, to doktor John Harris z Oxfordu zauważył: „Kable te są praktycznie wierną kopią współczesnego sposobu oznaczania przewodów elektrycznych przez inżynierów. Kabel wygląda na bardzo ciężki, co sugeruje raczej wiązkę wielu przewodów, o różnych zastosowaniach, niż pojedynczy przewód wysokiego napięcia...”

W suchym klimacie Egiptu na papirusach i rzeźbach przez tysiące lat zachowały się obrazy, które, jeżeli spojrzeć na nie ponownie i bez uprzedzeń, wydają się w sposób dość oczywisty przedstawiać posługiwanie się w czasach starożytnych nowoczesnymi urządzeniami. Musimy pamiętać, że w tekstach egipskich mówi się o królestwie bogów sprzed pierwszej dynastii faraonów, o wysoko rozwiniętej cywilizacji i cudownych siłach – fakt ten zachował się w pamięci i

kronikach najstarszych kultur świata.

Zaskakujące jest uprzytomnienie sobie, że starożytne kultury, znacznie wcześniej niż antyczna Grecja i Rzym, posiadały ogromną wiedzę z dziedziny astronomii, matematyki, z zakresu obliczenia czasu oraz liczbowych parametrów Ziemi i Układu Słonecznego – wszystko na tysiące lat przed powtórным odkryciem czy ustaleniem tych faktów w czasach współczesnych. Żeby osiąść takie informacje, starożytna kultura lub kultury musiały dysponować teleskopami albo innymi instrumentami dostatecznie precyzyjnymi, by wykonać dokładne obliczenia.

Podczas studiowania pewnych średniowiecznych map dokonano niezwykłych odkryć. Było to zasługą głównie profesora Charlesa Hapgooda (autora książki „Mapy królów starożytnych mórz”), który poświęcił wiele lat ich ponownemu przebadaniu, tym razem pod kątem zawartych w nich informacji o kuli ziemskiej – o których sądzimy, że nie były znane, gdy je sporządzono. Niektóre z map na przestrzeni wieków kopiowane (niekiedy sporządzano kopie z kopii) z nie istniejących już oryginałów przechowywanych w wielkiej bibliotece w starożytnej Aleksandrii, wykazują zaskakująco dokładną wiedzę o lądach jeszcze nie odkrytych (zgodnie z tym, czego uczy nas historia) nawet w czasie, gdy robiono kopie. Chodzi tu o wiedzę o Ameryce Północnej i Południowej, oraz Antarktydzie, wiedzę datowaną na tysiące lat przed Kolumbem.

Mapa Piri Reisa, będąca częścią większej mapy świata, znaleziona w 1929 roku wśród śmieci w dawnym haremie sułtana tureckiego, wyraźnie ukazuje właściwy zarys wybrzeża Antarktydy, jakim byłoby bez pokrywającego go lodu, jak również topografię śródlądowej części Antarktydy, także bez pokrywy lodowej. Badanie głębinowych próbek na Antarktydzie w okolicy morza Rossa wskazuje, że kontynent ten pokryty jest lodem co najmniej od 6 tys. lat. Znaczyłoby to, że oryginał mapy został sporządzony znacznie wcześniej niż sięga nasza pisana historia – gdzieś podczas ery wiązanej z Atlantydą i jej rzekomymi ogólnoswiatowymi wpływami kulturowymi.

Inna mapa, mapa świata króla Jakuba z roku 1502, także kopia o wiele wcześniejszego oryginału, ukazuje Saharę jako żyzną ziemię (z wielkimi jeziorami, rzekami i miastami), którą była w zamierzczłej przeszłości. Mapa świata Buachego z 1737 roku, skopiowana ze starożytnej mapy greckiej, opisuje Antarktydę – a istnienia Antarktydy jedynie się domyślano, została odkryta w roku 1820 – jako dwie wielkie wyspy i oddzielone śródlądowym morzem. Gdyby można było zdjąć z Antarktydy jej pokrywę lodową, ląd ten wyglądałby dokładnie tak samo jak pokazuje to mapa, chociaż nie wiadano o tym aż do odkrycia dokonanego przez ekspedycję naukową podczas Roku Geofizycznego 1958. Są też mapy ukazujące niektóre lodowce z czasów ostatniego glacjału, ciągle istniejące jeszcze w Europie – w Brytanii i Irlandii, a także cieśninę Beringa przedstawioną nie jako cieśnina, lecz jako przesmyk morski, którym kiedyś rzeczywiście była.

Rzucając się w oczy cechą tych kopiowanych dawnych map jest fakt, że zawierają one dokładne współrzędne i wykazują znajomość pojęcia długości geograficznej (którego to „wynałazku” dokonano dopiero w końcu XVII wieku), co sugeruje znajomość trygonometrii sferycznej i posługiwanie się instrumentami geodezyjnymi o wybornej precyzji, przy czym mapy te mogły zostać sporządzone 8–10 tys. lat temu, a więc przed początkiem naszej pisanej historii.

W zapiskach dawnych ludów znajdują się zaskakująco dokładne informacje astronomiczne, chociaż – o ile wiemy – ludzie ci nie dysponowali żadnymi teleskopami, ani niczym innym, co pozwoliłoby zdobyć tego rodzaju dane. Chodzi tu o wiedzę o istnieniu dwóch księżyców Marsa i ich odległości od planety, siedmiu satelitów Saturna, czterech księżyców Jowisza i faz Wenus, zwanych przez

Babilończyków „rogami”* [*Matematyk niemiecki Karol Gauss powiedział kiedyś, że jego matka była w stanie widzieć fazy Wenus gołym okiem (przyp. tłum.)]*. Znano nawet pewne szczegóły odległych gwiazdozbiorów. I tak konstelacja Skorpiona otrzymała taką nazwę z powodu widocznego w niej „ogona” (będącego *de facto* kometą), ale widocznego jedynie przez porządny teleskop. Po drugiej stronie oceanu Majowie w Ameryce Środkowej, być może pod wpływem jakiejś dawniejszej kultury, również nadali tej konstelacji nazwę „Skorpion”. (Ze wszystkich ludów starożytnych Majowie obliczyli długość roku słonecznego najdokładniej – według nich 365,2420 dnia, według obliczeń współczesnej astronomii – 365,2422 dnia, dzięki czemu ich kalendarz był najdokładniejszy).

Kiedy, po osiągnięciu swego apogeum, wiedza naukowa zaczęła zanikać, wiele informacji astronomicznych przekształciło się w legendy. Tak na przykład powstała opowieść o bogu (planecie) Uranie, który zjadł (zaćmił) swoje własne dzieci (księżyce) a potem je wypluł (koniec zaćmienia). Jakkolwiek zjawisk tego typu nie można było obserwować, ponieważ dawne przyrządy badawcze już nie istniały, pierwotna wiedza astronomiczna przechowała się w postaci na poły religijnych mitów.

Najbardziej chyba niezwykłą wskazówką istnienia dawnej rozwiniętej nauki jest Wielka Piramida. Przez tysiące lat uważano ją za grobowiec, chociaż tradycje Koptów, mniejszości egipskiej wywodzącej się bezpośrednio od starożytnych Egipcjan, twierdziły, że piramida jest kompendium wiedzy „Królestwa Bogów” i że kiedyś okaże się wielką kamienną księgą. Ułożył ją ponoć król Surid, jeden z tych władców, którzy panowali przed potopem i kiedyś będzie odczytana przez tych, którzy osiągną dostateczny poziom rozwoju, by tego dokonać.

Informacje ukryte w Wielkiej Piramidzie dostrzegli po raz pierwszy Francuzi podczas inwazji Napoleona na Egipt. Inżynierowie francuscy posługiwali się wówczas piramidą jako punktem triangulacyjnym. Stwierdzili oni, że piramida ustawiona jest dokładnie według stron świata, z południkiem przechodzącym przez wierzchołek piramidy, zaś przebiegające przez wierzchołek przekątne przedłużone na północ, dzielą dokładnie na pół deltę Nilu. Biegąca na północ linia, przechodząca przez punkt przecięcia przekątnych, chybia biegun północny zaledwie o 6,5 km, ale trzeba wziąć pod uwagę, że biegun północy mógł zmienić położenie od czasów, kiedy Wielka Piramida była budowana.

Dzisiejszy system metryczny opiera się na metrze, będącym jedną dziesięciomilionową częścią południka, mierze zastosowanej przez Francuzów na krótko przed inwazją na Egipt. Użyty przez starożytnych Egipcjan piramidalny łokieć* [*Liczył on 635,66 mm, średnia z liczb podawanych przez różnych badaczy przyp. tłum.]* liczący 127 cm wyprzedził miarę metra o tysiące lat. Nie jest wprawdzie dokładnym odpowiednikiem metra, ale jest od niego doskonalszy, gdyż opiera się na długości osi ziemskiej, a nie na długości któregoś z południków – ta bowiem może się zmieniać zależnie od ukształtowania powierzchni Ziemi.

Pewne wymiary Wielkiej Piramidy przedstawione w łokciach piramidalnych wskazują na zadziwiającą wiedzę o Ziemi i jej miejscu w Układzie Słonecznym – wiedzę zapomnianą i ponownie odzyskaną dopiero w czasach współczesnych. Informacje te wyrażone są językiem matematyki: obwód piramidy** [*Tu autor się myli, chodzi nie o obwód, ale o długość boku piramidy (przyp. tłum.)] odpowiada liczbie dni w roku – 365,24; podwojony obwód daje równowartość jednej minuty kątowej na wysokości równika; odległość od podstawy do wierzchołka liczona po skosie bocznej

ściany wynosi jedną sześćsetną stopnia długości geograficznej; wysokość pomnożona przez 10^9 daje przybliżoną odległość Ziemi od Słońca; obwód podzielony przez podwojoną wysokość piramidy daje wartość $\approx 3,1416$ (jest ona znacznie dokładniejsza od wartości 3,1428, obliczonej przez antycznych matematyków greckich); ciężar piramidy pomnożony przez 10^{15} daje przybliżony ciężar Ziemi. Kierunek osi obrotu *Ziemi* zmienia swoje położenie w przestrzeni z dnia na dzień, stąd zmieniające się co 2200 lat konstelacje zodiakalne, i wraca do pierwotnego położenia po 25 827 latach. Dodając do siebie długość przekątnych podstawy otrzymujemy wartość 25 826,6. Pomiar Komory Królewskiej wewnątrz piramidy daje dokładne wymiary dwóch podstawowych trójkątów pitagorejskich – 12:5:13 i 3:4:5, chociaż komora ta zbudowana została na tysiące lat przed Pitagorasem. A są to tylko niektóre z wykrytych zależności.

Można się zastanawiać, dlaczego trzeba było wznieść aż tak potężną i skomplikowaną budowlę, by podzielić się z potomnością tymi informacjami; chyba żeby przyjąć, że po serii globalnych katastrof ci, którzy przeżyli i ciągle mieli możliwość przekazania swej wiedzy, chcieli utrwalić ją w formie czegoś, co oparłoby się zniszczeniu, nawet gdyby przestały istnieć wszelkie zapisy i używane wówczas języki. W związku z tym należy przypomnieć, że kiedy obcy badacze z kosmosu dotrą na Ziemię, lub gdy ziemskie pojazdy osiągną inne zamieszkałe planety, skutecznym środkiem nawiązania pierwszego kontaktu będzie język matematyki, jako że podstawy naukowe i technologiczne takiej podróży będą opierać się na wiedzy matematycznej. Piramida jako list z naszej własnej przeszłości może kiedyś ujawnić nam znacznie więcej danych, wtedy gdy staniemy się bieglejsi w ich rozpoznawaniu.

Badacze Wielkiej Piramidy, co przypomina tradycje koptyjskie, sugerowali niejednokrotnie, że stanowi ona kompendium wiedzy, która później uległa rozproszeniu lub zaginęła, z wyjątkiem części przetrwałej w legendach. Pozostałości jednej lub wielu minionych cywilizacji, których ślady potrafimy jako tako rozpoznać, mogą wskazywać zarówno na rozwój podobny do naszego obecnego, jak i na osiągnięcia w dziedzinach nam jeszcze nie znanych. Olbrzymie budowle kamienne rozrzucone po całym świecie opatrywane są nalepką: „pochodzenie nieznane”, co oznacza, że nikt nie wie, kto je zbudował. Tymczasem wszystkie te struktury są do siebie podobne, zarówno pod względem konstrukcyjnym, jak i ich powiązań z planetami – Słońcem, Księżycem i ich orbitami, gwiazdozbiorami i innymi stałymi gwiazdami, a być może także z pewnymi siłami przyrody, jak prądy i ziemskie pole magnetyczne.

Owe zagadkowe budowle prehistoryczne obejmują piramidy w Teotihuacan w Meksyku i starsze miasta Jukatanu, przedinkaskie ruiny w Andach Peruwiańskich i linie w Nasca, potężne zwaliska w Tiahuanaco na wysokości 4 km, olbrzymie konstrukcje kamienne na Wyspach Brytyjskich, z których kilka biegnie pod oceanem, prehistoryczne ruiny na wyspach Morza Śródziemnego, na Środkowym Wschodzie i południowo-wschodniej Azji, szczątki „cyklopów” na Karolinach, Markizach i innych wyspach Pacyfiku, monolityczne konstrukcje pod Morzem Karaibskim, prehistoryczny twór kamienny w Niebla w Hiszpanii, nie zidentyfikowane budowle w Afryce Północnej włącznie z Egiptem oraz ustawione w linii prostej wielkie kopce w Stanach Zjednoczonych i archaiczne piramidy w Chinach.

Aż do pierwszej dekady naszego stulecia wszelkie budowle mieszkalne w Chinach były stawiane według wskazówek nekromantycznych** [*Wywoływanie duchów zmarłych osób, by zadać im pytania dotyczących przyszłości (Przyp.tłum.)], które określały sposób usytuowania budynku, aby

wyzyskać wszystkie korzyści płynące z niewidzialnych ścieżek i prądów biegnących przez Ziemię i wokół niej (pamiętajmy, że pierwsze znane kompasy pochodzą z Chin). Spostrzegawczy znawca pejzażu architektonicznego Chin, doktor Ernest Borschtnann, uważa, że usytuowanie świątyń, pagód i pawilonów w połączeniu z ośrodkami, od których się rozchodzą, przypomina linie sił pola magnetycznego. Owa procedura naśladowania na ziemi linii sił pola (po chińsku *fengshui* – „wiatr-woda”), będąca być może pochodną jakiejś stojącej na wysokim poziomie dawnej nauki, została obecnie uznana w Chinach za przesąd i cechę formacji feudalnej, chociaż inna forma przesądu – akupunktura – mogąca być samą w sobie ważną naukowo pozostałością przebieraną przez wieki w szaty magii, została wyniesiona przez reżim chiński do rangi godnej szacunku wiedzy. Jeżeli kiedyś w bardzo dawnych czasach istniała rozwinięta wiedza o siłach magnetycznych i odwróconego magnetyzmu* [*W oryginale „reverse magnetism” (przyp. tłum)]*, jeśli opanowano grawitację, będącą jedną z form magnetyzmu – stanowiłoby to wyjaśnienie niektórych technicznie niemożliwych konstrukcji sprzed tysięcy lat, na przykład stawianie wielkich bloków, które zostały – takie sprawiają wrażenie – dosłownie podrzucone na wierzchołek gór i oparte o krawędzie przepaści – jakby same tam pofrunęły.

Wielce intrygująca jest możliwość, że jakieś pozostałości starożytnych urządzeń elektromagnetycznych mogą ciągle bronić piramid egipskich, by dzisiejsi uczeni nie ujawnili ich tajemnic, zamknięte w opieczętowanych komorach wewnątrz budowli. Swego czasu prowadzono penetrację wewnętrznej struktury piramidy Chefren w Gizie polegającą na rejestrowaniu przechodzącego przez kamienne bloki promieniowania kosmicznego. Badaniami kierował doktor Amr Gohed z Uniwersytetu Ein Shams w Kairze, korzystając, między innymi, z komputera IBM 1130.

Chociaż badania przeprowadzone były bardzo fachowo, kolejne zapisy dawały w tych samych miejscach codziennie inne rezultaty. Zgodnie z opinią Goheda: „Urąga to wszelkim znanym prawom nauki i elektroniki...” i jest to „naukowo niemożliwe”. Artykuł w londyńskim „Times” stwierdza: „Nadzieje na wielkie odkrycia skończyły się otrzymaniem całej masy nic nie znaczących danych...”, zaś sam Gohed, przyznając się do niepowodzenia całego przedsięwzięcia, powiada: „...w piramidzie działa coś, co nie zgadza się z prawami nauki...”

Niekoniecznie musi to być coś, co przeczy prawom nauki, równie dobrze mogą to być po prostu nowe prawa lub wykorzystanie czy modyfikacja innych praw, których nawet dziś nie rozumiemy – napięcia i przyciągania, reprezentujące ukryte siły Ziemi, planet, Słońca, Księżyca i gwiazd. W swojej książce „Spojrzenie na Atlantyde” John Mitchell mówiąc o jedności prehistorycznej kultury zauważa, że „Ziemia pełna jest dzieł prehistorycznych inżynierów, dzieł opartych na wykorzystaniu magnetyzmu ziemskiego”. Sugeruje on, że żyjemy „...wśród ruin starożytnej budowli, której ogromne rozmiary jak dotąd zapobiegały jej zauważeniu...”, połączonej w całość wielkimi kamieniami, szczątkami prehistorii, stojącymi do tej pory na równinach, w górach, na pustyniach, w dżunglach i nad morzami świata. Zdaniem Mitchella: „...filozofowie tamtych czasów sądzili, że Ziemia jest istotą żywą i że jej ciało, tak jak ciało każdej żywej istoty posiada swój system nerwowy, za który uznano jej pole magnetyczne. Ośrodki nerwowe naszej planety, odpowiadające odkrytym przez chińską akupunkturę punktom ciała ludzkiego, były strzeżone i uświęcane budowlami kultowymi rozplanowanymi jako mikroelementy wielkiego porządku kosmicznego”. W odległej przeszłości mogła istnieć na Ziemi jedna lub większa liczba cywilizacji, które zniknęły w

rezultacie naturalnej lub wywołanej przez nie same wielkiej katastrofy znacznie wcześniej, niż sięga wstecz nasza pisana historia, datująca się na czwarte tysiąclecie p.n.e. Wskazówki świadczące o tym przerwały głównie jako pozostałości bogatej wiedzy, przekazywanej ustnie lub prze-kopiowywanej przez stulecia. Wiek budynków czy monumentów, które by mogły pochodzić właśnie z tamtych czasów, jest trudny lub niemożliwy do ustalenia. W dodatku rozciągłość okresu czasu, który został zarezerwowany na pojawienie się i rozwój cywilizowanego człowieka jest prawie niewystarczający do zbudowania tej kultury, zresztą w dużym stopniu hipotetycznej. Jednak odkrycia dokonane przez Luisa Leakeya i Mary Leakey w wąwozie Olduvai w Tanzanii oraz przez Richarda Leakeya w Kenii dowodzą, że prymitywny człowiek mógł żyć już 2 mln lat temu. Także znaleziska prymitywnych narzędzi w grotach Vallonet we Francji zostały ocenione na 1 mln lat. Badania czaszek człowieka z Cro-Magnon, który, jak się ogólnie uważa, żył 30–35 tys. lat temu, dowodzą, że pojemność czaszki, a co za tym idzie i objętość mózgu, jest co najmniej równa, a w niektórych przypadkach większa od objętości mózgu człowieka dzisiejszego.

Wprawdzie cudowne malowidła zwierząt na ścianach jaskiń we Francji i Hiszpanii, często znajdowane pod ziemią w grotach, które się zapadły, uważane są za część światowej spuścizny kulturowej, ale mogą też istnieć inne dzieła sztuki, takie, które spowodują fundamentalną zmianę poglądów na wiek cywilizacji ludzkiej. Rysunki wyskrobane na płaskich kawałkach skały znalezione w Lussac-les-Chateaux we Francji, datowane na podstawie pokrywających je warstw ziemi, wykazują taką dojrzałość artystyczną w erze, którą zawsze przypisywaliśmy ludziom jaskiniowym, że stanowią coś wręcz niewiarygodnego. Rysunki te przedstawiają ludzi żyjących na tysiące lat przed momentem, który uważamy za początek cywilizacji i ukazują ich wygląd jako zadziwiająco współczesny: noszą szaty, buty, płaszcze, pasy i kapelusze, mężczyźni zaś mają przystryżone brody i wąsy.

Inne wyrafinowane malowidła ściennie z tego samego mniej więcej okresu, znajdujące się głęboko w grotach Afryki Południowej, ukazują białych podróżników, noszących wyszukane, nie dające się zidentyfikować ubiory, zajętych czymś, co mogłoby być jakimś prehistorycznym safari czy wyprawą badawczą.

Koncepcje prehistorycznej ewolucji zakładają, że na pnącej się w górę drabinie ewolucyjnej jeden rodzaj człowieka zastępowany był przez inny, przy czym rodzaj najlepiej przystosowany i rozwinięty wypierał rodzaj prymitywniejszy. Choć ogólnie rzecz biorąc jest to prawda, tak było w przypadku człowieka z Cro-Magnon, który wyparł zwierzęcego neandertalczyka, jednak zawsze istniały okresy, kiedy obydwa, a może nawet znacznie więcej różnych typów, żyło jednocześnie. Sytuację taką spotykamy nawet w dzisiejszej populacji ludzkiej obejmującej specjalistów w dziedzinie fizyki nuklearnej i tubylców australijskich.

Jeżeli rzeczywiście przed cywilizacjami, które znamy, rozwijała się inna wysoka kultura, wydaje się rozsądne przypuszczać, że powinny zachować się jakieś wskazówki dostarczające wyraźnego dowodu – jeżeli w ogóle w archeologii jest cokolwiek oczywistego – że taka rozwinięta technicznie cywilizacja istniała, nie jakieś tam kilka, ale wiele tysięcy lat temu. Jednakże, jakby się stało i w wypadku zniszczenia naszej cywilizacji, większość budynków, maszyn i przedmiotów rozpadłaby się, skorodowała i rozsypała. Jest do pomyślenia wszak, że przetrwać mogły te szczątki, które dostałyby się w jakieś uskoki w ziemi, uległy zamrożeniu w okolicach polarnych lub też zostały pokryte wodą na dnie morza.

Wynalezienie nowoczesnych sposobów datowania znalezisk, jak metoda węgla radioaktywnego, potasowo-argonowa, uranowo-torowa, termoluminescencja, dendrochronologia (datowanie na podstawie słoju drzew) i innych, spowodowało przewrót w naszych zakorzenionych poglądach o początkach cywilizacji. Kopalnia żelaza w Ngwenya w Lesotho była eksploatowana przez nieznaną górników 43 tys. lat temu. Narzędzia kamienne znalezione w Iraku okazały się liczyć 100 tys. lat. Prowadzone na szeroką skalę kopalnictwo miedzi w północnym Michigan najwyraźniej wyprzedzało Indian o tysiące lat. W Wattis w stanie Utah, nowo wykonany tunel w kopalni węgla natrafił niespodziewanie na szereg istniejących dawniejszych sztolni o nie znanym wieku. Znaleziony w nich węgiel był do tego stopnia zwietrzały, że nie przedstawiał żadnej wartości opałowej. Indianie nigdy nie używali sztolni i w ogóle nie ma żadnych legend indiańskich wspominających o takich kopalniach.

Gdy udało się dotrzeć w głąb Ziemi, zostały odkryte ślady świadczące o działalności człowieka nie będące dziełem natury. Znajdowały się wewnątrz brył węgla, kamieni lub w innych warstwach, co wskazuje na tak prastary wiek, że można go określić tylko w dużym przybliżeniu.

Odcisk buta w Fisher Canyon w Nowadzie odkryty został w cienkiej warstwie węgla, której wiek oszacowano na 15 mln lat, a odcisk żłobkowanej podeszwy buta lub sandała znaleziony w skale piaskowej pod pustynią Gobi również powstał, jak się sądzi, kilka milionów lat temu. Jeszcze inny skamieniały odcisk sandała, odsłonięty w pobliżu miejscowości Delta w stanie Utah, pokryty był trylobitami, co wskazuje, że organizmy te znalazły się tam później, lub też zostały przeniesione na podeszwie. Trylobity były zwierzętami morskimi w paleozoiku, które – zgodnie z obecnymi poglądami – wymarły co najmniej 200 mln lat temu. Skamieniały szkielet ludzki, wydobyty w kopalni we Włoszech w 1959 roku otoczony był warstwami, których wiek oszacowano na miliony lat.

Podczas badania kawałka kwarcu znalezionej w Kalifornii okazało się, że wewnątrz tkwi żelazny gwóźdź, całkowicie zatopiony w kwarcu, jak prehistoryczne owady uwięzione w bursztynie i znajdowane na Morzu Północnym. W kawałku skalenia, znalezionej w 1865 roku w kopalni Abbey Mine w Treasure City w Nowadzie, tkwiła dwucalowa śruba metalowa, która uległa utlenieniu, ale zostawiła wyraźny zarys rowków gwintu wewnątrz tego minerału, którego wiek określony został na miliony lat. We wsi Schoendorf w pobliżu Voecklabruck w Austrii znaleziono w ubiegłym wieku niewielki, zbliżony do sześcianu przedmiot żelazny, który – jak się okazało – tkwił wewnątrz bloku węgla i ujrzał światło dzienne dopiero po jego rozbiciu** [*Chodzi o tak zwany sześcian Gurtla, co do którego sztucznego charakteru trwają spory. Gdzie się on znajduje obecnie, nie wiadomo (przyp. tłum.)]. Mierzył nieco poniżej 1 cm długości i 1 cm szerokości, a wokół, w jego ściankach, biegł wklęsły rowek przypominający gwint. Krawędzie sześcianu były zaokrąglone jakby maszynowo. Nie wiadomo, oczywiście, jakie było przeznaczenie tego przedmiotu, ani w jaki sposób znalazł się wewnątrz bloku węgla miliony lat temu. Podczas podboju Peru, kierowana przez Hiszpanów grupa Indian znalazła w kopalni gwóźdź tkwiący w skale. Incydent ten wywołał sporą konsternację, nie tylko ze względu na domniemany wiek tego gwóźdźka, ale i na fakt, że przed przybyciem Hiszpanów żelazo nie było w Ameryce znane.

W Blue Lick Springs w Kentucky na głębokości 3,5 m wykryto ciało mastodonta. Ale kopiąc metr głębiej odkryto bruk z ozdabianych i dopasowanych kamieni, znajdujący się pod ciałem zwierzęcia. Jest to tylko jeden z przypadków kamiennych struktur odkrytych na terenie USA, tak starych, że

wyniki ich datowania na podstawie otaczających je przedmiotów, jak w wypadku mastodonta, nie są akceptowane.

Te i inne przypadki są tak trudne do wyjaśnienia na podstawie ustalonych koncepcji historycznych, że część naukowców popada w kompletne niedowierzenie, część zaś przypisuje je gościom z innych światów, którzy zostawili swoje odciski obuwia na naszej ziemi w erach tak odległych, że tam, gdzie dziś jest twarda skała, wówczas były miękkie i lepkie obszary. Istnieje jednak możliwość, że owe odciski stóp i proste przedmioty są dziełem starożytnych ras, żyjących wprawdzie niesłychanie dawno – lecz na Ziemi – zaś znaleziska w kopalniach świadczą o tym, że cywilizacja ta była tak stara, że przetrwało z niej tylko to, co znalazło się pod ziemią lub wewnątrz innych materiałów, chociaż nawet i w tym wypadku stan niektórych nie pozwolił na identyfikację. Można by się głowić, jak wiele takich drobnych śladów uległo zniszczeniu na przestrzeni wieków i jak mało pozostało takich zagadkowych szczątków stanowiących jakiś dowód istnienia cywilizacji w owej zamierzchłej przeszłości – dowód inny oczywiście niż legendy.

Kolejnym świadectwem istnienia jakiejś prakultury mogą być legendy i malarskie wizerunki wymarłych, ale dających się rozpoznać zwierząt. Na wyrobach garncarskich znalezionych w Tiahuanaco, mieście leżącym na wysokości 4 km w Andach Boliwijskich, przedstawione jest zwierzę bardzo przypominające toxodona. Do tej pory uważano, że toxodon, prehistoryczne zwierzę podobne do dzisiejszego hipopotama, wymarło na długo przed pojawieniem się na Ziemi człowieka cywilizowanego; poza tym trudno przypuszczać, że gatunek ten mógł zamieszkiwać położony na wysokości ponad 4 tys. m. jałowy płaskowyż, na którym znajduje się Tiahuanaco, ani też Tiahuanaco nie wydaje się być prawdopodobną kolebką wielkiej kultury. Są jednak pewne wskazówki, jak na przykład tarasowe pola kukurydziane leżące w górach powyżej dzisiejszej granicy śniegu oraz głębokie jezioro posiadające faunę oceaniczną, że w czasach, gdy budowano Tiahuanaco, cały ten obszar leżał parę tysięcy metrów niżej, być może na poziomie morza i na wybrzeżu.

Na płaskowyżu Marcahuasi w pobliżu Kenko w Peru znajdują się olbrzymie rzeźby skalne – w kilku wypadkach całe ściany skalne przekształcone są przez te artystyczne twory. Owe preinkaskie rzeźby – chociaż nieco zatarte przez stulecia, acz ciągle rozpoznawalne – przedstawiają takie zwierzęta jak lwy, konie, wielbłądy i słonie, z których żadne – jak się sądzi – nie żyło w Ameryce Południowej za czasów cywilizowanego człowieka. Również w Peru lamy namalowane na niezwykle starych, preinkaskich wyrobach garncarskich, przedstawione są z pięcioma palcami – a tak była zbudowana ich noga kiedyś, przed tysiącami lat, zanim przekształciła się rozszczepione kopyto.

Zwierzęta, które wyglądają na dinozaury znaleziono na petroglifach wrytych w skałach obu Ameryk. Ale ponieważ takie zwierzęta, jak zwykłe jaszczurki, jaszczury *Holoderma suspectum* iguany przypominają swego odległego przodka dinozaura, trudno jest dowieść, że rysunek przedstawia jakiegoś prehistorycznego potwora, a nie najzwyczajszą jaszczurkę. Tak właśnie jest w przypadku indiańskiego lub przedindiańskiego piktogramu odkrytego na skale w Big Sandy River w stanie Oregon, ukazującego ogromnego jaszczura. Tak czy inaczej, wykazuje on ogromne podobieństwo do stegozaura.

W 1924 roku ekspedycja Doheny'ego natrafia na niezwykle stare petroglify w kanionie Havasupai w pobliżu Wielkiego Kanionu Kolorado. Jeden z rysunków przedstawia człowieka atakującego mamuta

- obraz, jakiego nikt nie spodziewał się znaleźć w Ameryce, gdzie człowiekowi, mówiąc w terminach geologii, przypisywano całkiem niedawny okres przybycia. Wśród innych rysunków znaleziono także dość wierny portret tyranozaura w podstawie wyprostowanej, podpierającego się częściowo ogonem - wyglądał dokładnie tak, jak przedstawiają go muzealne reprodukcje. Inne znajdowane wzdłuż biegu Amazonki i jej dopływów petroglify pokazują coś, co wydaje się być różnymi prehistorycznymi zwierzętami, szczególnie stegozaurami.

W okolicach wsi Acambaro w Meksyku, podczas prowadzonych tam w 1945 roku prac archeologicznych, odkopano gliniane statuetki, które na długie lata stały się przedmiotem wielkiej wrzawy. Przedstawiały one rhinoceny, wielbłądy, konie, gigantyczne małpy oraz dinozaury z ery mezozoicznej. Znajezisko to zostało potem zdyskredytowane, ponieważ odkrywca, Waldemar Jalsrud, zgodził się płacić znalazcom tylko za kompletne figurki, czym zachęcił miejscowych Indian do produkowania kopii. Jednak datowanie metodą C-14 określiło wiek figurek na 3-6500 lat. Jedna z figurek tak bardzo przypomina brachiozaura, że gdyby nie odległość całych epok geologicznych, można by wierzyć, że artysta rzeczywiście miał okazję oglądać to zwierzę.

Fakt, że pradawny człowiek rysował czy lepił z gliny zwierzęta przypominające dinozaury, nie oznacza oczywiście, że takie zwierzęta widział, chociaż mógł widywać ich kości. Smok świętego Jerzego, chińskie smoki i smokopodobny *sirrush* uwieczniony pośród innych zwierząt na murach Babilonu, raczej nie mają żadnych fizycznych odpowiedników. Tym niemniej pewne szczegóły sugerują, że człowiek mógł pojawić się o wiele wcześniej, niż powszechnie sądzimy, i mógł zetknąć się ze zwierzętami, o których przypuszczamy, że w tym czasie należały do wymarłej rasy. Niektóre z tych gatunków moglibyśmy umiejscowić w końcowej fazie trzeciorzędu, ponieważ jednak pewne piktogramy przedstawiają gady z mezozoiku, a więc z czasów na długo przed pojawieniem się człowieka, można by zasugerować intrygujące wyjaśnienia. Jeżeli cywilizowany człowiek istniał już dawno temu na Ziemi, naukowa ciekawość mogła doprowadzić go do odkrycia wymarłych jurajskich dinozaurów, tak samo jak to było w naszym przypadku. Po zniknięciu tej zaprzęskiej cywilizacji, wiedza o owych zwierzętach mogła przetrwać w formie legend (o smokach) i rysunków. I znowu, tak jak w przypadku naszej cywilizacji, należy pamiętać, że niewiele więcej niż 100 lat temu tradycjonałści wyjaśnili istnienie ogromnych kości, twierząc, że Bóg rozrzucił je po świecie w tym samym czasie, kiedy stworzył Ziemię.

Andrew Tomas, pisząc o historycznych anachronizmach w swojej książce „Nie jesteśmy pierwsi”, wspomina o wykopanej czaszce żubra (dzikiego wołu) znajdującej się obecnie w muzeum paleontologicznym w Moskwie. Czaszka, licząca kilka setek tysięcy lat, ma w przedniej części niewielki otwór, spowodowany niewątpliwie przez okrągły pocisk. Brak rozchodzących się promieniście pęknięć, prędkość i temperatura pocisku, jak również jego kształt, sugerują kulę z broni palnej. Ta domniemana kula nie została jednak wystrzelona po śmierci zwierzęcia, ponieważ badania wykazały, że rana po postrzale przez pewien czas się goiła.

W Muzeum Historii Naturalnej w Londynie znajduje się czaszka ludzka, znaleziona w grocie w Zambii, mająca po lewej stronie identyczny otwór, również bez promienistych pęknięć. Wiek czaszki datuje się na 40 tys. lat. Wnioski możliwe do wyciągnięcia z tych prehistorycznych strzałów - jeżeli to były strzały - są fascynujące.

Odkrycia te, choć pojedyncze i niejednoznaczne, mogą być bardzo istotne dla hipotezy o istnieniu cywilizowanego człowieka w czasach bez porównania dawniejszych niż zwykliśmy do tej pory

przyjmować. Nie rozpatrując możliwości przyniesienia cywilizacji z kosmosu, jak to się często sugeruje, w historii naszej planety jest dość czasu i miejsca dla jednej czy kilku cywilizacji, aby mogły się one narodzić i rozwinąć do poziomu, na którym następuje samozagłada – w wyniku wojny, naruszenia środowiska naturalnego lub skutkiem jakichś innych sił nieświadomie uruchomionych.

Nasza własna kultura, jeżeli przyjmiemy za jej początek lata czterotysięczne p.n.e., rozwinęła się od prymitywnego rolnictwa i pasterstwa do rozbicia atomu w ciągu zaledwie tysięcy lat.

Gdy bierze się pod uwagę wiek rodzaju ludzkiego, to zostaje jeszcze bardzo wiele czasu dla innych kultur, które mogłyby się rozwinąć do poziomu odpowiadającego naszemu. Powtórne przestudiowanie niektórych zapisów, które przetrwały od czasów starożytnych, daje pewne wskazówki, że już wcześniej ludzkość doszła do punktu, w którym prawdopodobieństwo samounicestwienia było mniej więcej równe obecnemu. Chociaż w Biblii (Sodoma i Gomora), w mitach greckich i w wielu legendach Indian obu Ameryk istnieją aluzje, że na Ziemi dochodziło ongiś do gigantycznych eksplozji, to jednak w dawnych tekstach Indii, wielokrotnie przekopiowywanych na przestrzeni wieków, znaleźć można nieporównywalnie ważniejsze, dość szczegółowe opisy użycia i skutków czegoś co bardzo przypomina broń atomową.

Zupełnie nieoczekiwane wzmianki o tym, co dla naszej cywilizacji technicznej jest zdobyczą całkowicie nową, obecne są w wielu dawnych księgach indyjskich, które, w przeciwieństwie do tak wielu historycznych przekazów świata zachodniego, uniknęły spalenia i destrukcji. Wzmianki owe – zupełnie jakby pisane dziś, a nie tysiące lat temu – poświęcone są takim sprawom, jak względność czasu i przestrzeni, promieniowanie kosmiczne, prawo grawitacji, promieniotwórczość, energia kinetyczna i teoria atomu. Staroindyjska szkoła filozofii naukowej Vaisesika opracowała lub przechowywała teorię głoszącą, że atomy znajdują się w nieustannym ruchu. Czas podzieliła ona na niewiarygodne małe ułamki sekund, a za jednostkę nieskończenie małą uznano „czas, w jakim przebywa odległość równą jego wielkości”.

W zadziwiająco współcześnie brzmiące wzmianki obfituje „Mahabharata”, olbrzymie, bo liczące 200 tys. wersetów kompendium, poświęcone odtworzeniu kosmosu, a także religii, modlitwom, obyczajom, historii legendom o bogach i bohaterach starożytnej Indii. Przypuszcza się, że dzieło to powstało około 3,5 tys. lat temu, ale mówi ono o faktach, które jakoby miały miejsce tysiące lat wcześniej. Wśród wersetów „Mahabharaty” znajdują się takie, które zawierają żywe opisy czegoś, co wydaje się być relacją naocznego świadka wojny nuklearnej.

Kiedy zachodni badacze filozofii i religii mogli już czytać i studiować „Mahabharatę” (przekładu dokonano w roku 1884), oczywiście uznali za wytwór poetyckiej fantazji pojawiające się często niezwykle szczegółowe wzmianki o pradawnych statkach powietrznych, zwanych *vima-ana* wraz z instrukcjami dotyczącymi ich napędu i rozpoznawania nieprzyjacielskich pojazdów. Były tam jeszcze bardziej zagadkowe uwagi o broni paraliżującej armie wroga (mohanastra – „strzała pozbawiająca przytomności”), jak też opisy „dwupokładowych pojazdów powietrznych z wieloma oknami, emitujących czerwony płomień i wzlatujących w niebo tak wysoko, aż stają się podobne do komet... w regionach Słońca i gwiazd”.

Musimy pamiętać, że „Mahabharata” została przetłumaczona na dziesiątki lat przed pojawieniem się samolotów, gazów trujących i paraliżujących, raket sterowanych i bomb atomowych. Dla czytelników ery wiktoriańskiej opisy owe nie były niczym więcej, jak tylko wybrykiem dzieł

wyobraźni autorów.

Inne wzmianki były dla zachodnich badaczy „Mahabharaty” bardziej zrozumiałe, gdyż mówiły o względnie nowych dla nich wynalazkach z dziedziny sprzętu bojowego, kontrolowaniu siły rażenia, różnych rodzajach rakiet i artylerii, „żelaznych kulach”, śrucie, wybuchach saletry, siarki i węgla drzewnego, bombach zapalających, mogących zniszczyć bramy miast, i „agneyastrach”, cylindrycznych działach wydających hałas podobny do grzmotu. I chociaż przypisywano je starożytnym Hindusom, to jednak nie zadziwiały one czytelników, gdyż niektórzy podejrzewali, że są to elementy „wtrącone”, czy też dodane na skutek właściwej Hindusom skłonności do twierdzenia: „mieliśmy to już przed wami”.

Sens jeszcze innych broni wspomnianych w „Mahabharacie” łatwiej można było pojąć dopiero po nowych wynalazkach dokonanych podczas pierwszej wojny światowej, gdyż wcześniej z oczywistych powodów było to niezrozumiałe. Znacznik militariów hinduskich, Ramchandra Dikshitar („Wojna w starożytnych Indiach”) wykazał, że obecna technika wojenna zgodna jest z opisami „Mahabharaty”: nowoczesne samoloty jako odpowiedniki *vima-an*, broń o nazwie *mohanastra* pozbawiająca przytomności jako odpowiednik dzisiejszych gazów trujących; wykazał również zastosowanie zasłon dymnych w starożytności i porównał broń *tashtra*, zdolną do uśmiercania naraz wielkiej liczby nieprzyjaciół, do ulepszonych, współczesnych materiałów wybuchowych. Tak więc, o ile uczeni ubiegłego wieku i angielscy oficerowie z pierwszej wojny światowej mogli rozpoznać pewne rodzaje broni opisanej w „Mahabharacie”, o tyle inne były tak niepojęte, że dezorientowały tłumaczy. Nawet główny tłumacz, P. Chandra Roy, zaznaczył we wstępie: „Dla czytelników angielskich w książce tej znajduje się bardzo wiele rzeczy, które mogą się im wydawać wysoce śmieszne”.

Jednak rzeczy tajemnicze czy śmieszne w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia, czy nawet za czasów pierwszej wojny światowej, nie są żadną tajemnicą prawie dla nikogo z nas, ludzi żyjących w dzisiejszym, tak niepewnym świecie. Następujące fragmenty, mówiące o wojnie w starożytnych Indiach, są nam w przykry sposób znajome, chociaż od naszej ery atomowej dzielą je tysiące lat. Opis specjalnej broni zastosowanej przeciwko wrogiej armii brzmi: „Wyrzucono pojedynczy pocisk załadowany całą energią wszechświata. Żarzący się słup dymu i płomienia, jasny jak 10 tys. słońc, wniósł się w całej swej wspaniałości... była to nie znana broń, żelazny grom, gigantyczny wysłannik śmierci, który w popiół obrócił wszelki lud Vrishni i Andhaka (wrogowie, przeciwko którym został użyty)... Ciała były tak spalone, że nie dawały się rozpoznać, włosy i paznokcie odpadły, gliniane naczynia rozpadły się bez żadnej widocznej przyczyny, a pióra ptaków stały się białe. Po kilku godzinach cała żywność była skażona... w ucieczce od owego ognia żołnierze rzucili się do strumieni, aby obmyć swoje ciała i sprzęt...

[Potężna ta broń]... odrzuciła tłumy [wojowników] razem z ich rumakami, słońcami, pojazdami naziemnymi i ich bronią, jak gdyby były to suche liście drzewa. Odrzuceni podmuchem... wyglądali pięknie jak ptaki w locie... odlatujące z drzew...”

Autor nie porównuje wprawdzie wizualnych efektów wybuchu tej superbomby do chmury w kształcie grzyba, ale opisuje jako serię otwierających się gigantycznych parasoli; efekty, które ujrzał na własne oczy przejął z innych ksiąg, czy po prostu wyobraził sobie. Porównanie nieco inne niż nasze współczesne, ale nieźle oddające istotę rzeczy.

Epos podaje nawet przybliżone rozmiary owej broni czy bomby: „...Strzała nieuchronnie śmiertelna

jak bicz śmierci. Mierzyła trzy łokcie i sześć stóp [ok. 5 m]. Uzbrojona w moc pioruna tysięcznego Indry była... zgubna dla wszystkich żywych stworzeń... ”

„Mahabharata” podaje również opis spotkania dwóch pocisków w powietrzu.

„Dwa takie pociski spotkały się w powietrzu. Wówczas ziemia wraz z wszystkimi swoimi górami, morzami i drzewami zaczęła dygotać, a wszelkie żywe stworzenia zostały porażone energią tej broni i ogromnie ucierpiały. Niebo stanęło w ogniu, a dziesięć stron horyzontu napełniło się dymem... ”.

Jak sądzi wielu komentatorów, wielka wojna opisana w „Mahabharacie” jest inwazją idących na północ, na subkontynent indyjski, Ariów, czyli wydarzeniem dającym się opisać za pomocą zrozumiałych pojęć tak jak to czyni „Iliada” bez uciekania się do takiej science fiction i opisów dziwnie proroczych typów broni.

Ale... Należy tu podkreślić, że szkielety odkryte w niezwykle starych miastach Mohendzo Daro i Harappa w Pakistanie wykazują olbrzymią radioaktywność. O historii tych pradawnych miast nie wiadomo praktycznie nic poza tym, że zostały one gwałtownie zniszczone.

Starożytne opisy samolotów i wojny jądrowej nie muszą wcale oznaczać, że ich autor – jak się zresztą okazuje bardzo przewidujący – był naocznym świadkiem takich cudów, ani że istniały one gdziekolwiek poza jego nadzwyczaj żywą i gorącą wyobraźnią.

W naszym wieku w komiksie z Buckiem Rogersem pokazano użycie bomb atomowych na krótko przed dokonaniem supertajnych prób nuklearnych w Nowym Meksyku. FBI przekonało wówczas autora, że z tych tematów powinien w swoich komiksach zrezygnować. Inne niezamierzone proroctwo natury science fiction zawarte jest w „Podróży na Księżyc” Verne’a, gdzie jako miejsce startu do lotu księżycowego autor wskazał Florydę, wyprzedzając o ponad stulecie prawdziwe starty z Florydy. Podane przez Verne’a 100 lat temu wymiary wyimaginowanej łodzi podwodnej kapitana Nemo są prawie identyczne z wymiarami dzisiejszych łodzi podwodnych o napędzie jądrowym używanymi przez Marynarkę USA.

Jeszcze bardziej tajemniczy jest przypadek Swifta i księżyców Marsa. W „Podróżach Guliwera” napisanych w roku 1726 Swift opisał satelity Marsa, podał ich względnie ścisłe rozmiary i szczegóły ich ruchu wokół planety – pomimo tego, że owe dwa księżyce, których Swift przypadkowo i dokładnie pisał w swej bajkowej książce, odkryte zostały dopiero w roku 1877. Jednak Verne, Swift twórca komiksowego Bucka Rogersa żyli w wieku nauki, kiedy tego rodzaju odkrycia i wynalazki były po prostu sprawą czasu, a przecież pisma hinduskie pochodzą prawdopodobnie sprzed ponad 6 tys. lat.

Ci mieszkańcy Azji, a nawet ludzie Zachodu, którzy wyznają teorię, że człowiek cywilizowany istniał w czasach o wiele dawniejszych aniżeli dotąd przypuszczano (a przesunięcia cywilizacyjnej kurtyny czasowej otworzy nowe stulecia i tysiąclecia, które być może uda się wypełnić) uznają za możliwe, że w dziejach naszej planety wielokrotnie pojawiały się i znikwały fale kultu i że po niektórych nie pozostał żaden ślad z wyjątkiem legend. Tak więc są oni przygotowani do przyjęcia teorii, że zaskakująco szczegółowe wzmianki o strukturze atomu, broni atomowej i zaawansowanej technologii pojawiające się w starożytnych opisach, są po prostu przechowaną w ludzkiej pamięci wiedzą o prehistorycznych, lecz wysoce rozwiniętych naukowo cywilizacjach. Jeżeli chodzi o legendy Indii, powinniśmy również wziąć pod uwagę fakt, że niektóre miejsca na Ziemi wydają się wskazywać na istnienie atomowych blizn, powstałych na całe tysiąclecia przed

współczesną erą atomową. Miejsca takie znajdują się na Syberii, w Iraku, w Kolorado i Mongolii, gdzie po chińskich próbach jądrowych powstają nowe blizny podobne do starożytnych, które niekiedy zlokalizowane są znacznie poniżej obecnego poziomu gruntu.

W trakcie naukowych wykopalisk prowadzonych w Iraku w roku 1947 w czymś, co można by określić jako wzgórze wykopaliskowe, odsłaniano stopniowo warstwy należące do kolejnych kultur. Zaczynając od obecnego poziomu gruntu, wykopaliska minęły kolejno warstwy kulturowe starożytnych miast Babilonii, Chaldei i Sumerii z warstwą z powodzi między poszczególnymi okresami kultur miejskich, potem przeszły przez poziomy pierwszych wsi, potem przez poziom odpowiadający prymitywnej kulturze rolniczej z lat 6–7 tys. p.n.e. i jeszcze niżej, do warstwy kultury pasterskiej, aż wreszcie dotarły do poziomu odpowiadającego kulturze magdaleńskiej lub jaskiniowej sprzed 16 tys. lat. Pod warstwą, na samym dnie, odkryto podłoże ze stopionego szkła podobne tylko do jednej rzeczy: piasku z pustymi w stanie Nowy Meksyk stopionego po wybuchu, który obwieścił światu początek współczesnej ery atomowej.

Rozdział 9

ONI: OBROŃCY, NAJEŹDŹCY, CZY OBOJĘTNI WIDZOWIE?

Jeżeli UFO czy cokolwiek innego porwają samoloty, statki i ludzi szczególnie na obszarze Trójkąta Bermudzkiego, choć nie tylko, to ważnym elementem każdego dociekania powinno być rozważenie ewentualnych tego powodów. Niektórzy badacze zaproponowali hipotezę, że jakieś istoty rozumne, nieporównanie wyżej stojące naukowo od względnie prymitywnych mieszkańców Ziemi, od stuleci obserwują nasz rozwój, by wreszcie dokonać interwencji, która powstrzymałaby nas przed zniszczeniem tej planety. Implikowałoby to, oczywiście, altruistyczną naturę owych domniemyanych istot, cechę nie zawsze dominującą u pionierów i odkrywców.

Z drugiej zaś strony nie można wykluczyć możliwości, że w okolicach Trójkąta Bermudzkiego i pewnych innych miejscach przejawiających zaburzenia sił elektromagnetycznych i grawitacyjnych istnieją drzwi lub okno prowadzące w inny wymiar czasu i przestrzeni. Przez owo okno, pozaziemskie istoty, dostatecznie rozwinięte technicznie, mogą się swobodnie przedostawać, choć dla ludzi byłaby to jednokierunkowa uliczka, z której wyjść niepodobna ze względu na niedostateczny rozwój nauki albo też dlatego, że powrót odcięty obce siły. Wiele zniknięć, a szczególnie zniknięć całych załóg, sugeruje porwania, mające na celu – kto wie – może dostarczenie ludzi do jakiegoś „kosmicznego zoo”, na wystawy ilustrujące kolejne fazy rozwoju cywilizacji z różnych planet, bądź też przeprowadzanie eksperymentów.

Manson Valentine wysuwa przypuszczenie, że mogą istnieć różne i czasem wrogie sobie grupy istot kosmicznych, i że niektóre z tych odwiedzających nas stworzeń – z kosmosu, z głębi oceanów lub nawet z innego wymiaru – mogą być z nami spokrewnione lub wystarczająco ucywilizowane, aby mieć jakieś altruistyczne powody do chronienia nas i Ziemi lub też w jakiś sposób praktycznie zainteresowane człowiekiem jako elementem ich własnego środowiska. Z tego ostatniego wynika, że Ziemia i jej mieszkańcy znajdują się w stanie narastającej groźby zniszczenia w skali planetarnej. Sytuacja taka być może zdarzyła się już kilkakrotnie w minionych tysiącleciach, ale chociaż Ziemia znajdowała się w niebezpieczeństwie, nie zamieniła się w planetę martwą, tak jak to mogło być w wypadku niektórych pobliskich księżyców czy planet. Wspomnienia o bez mała ostatecznych katastrofach światowych przechowały się w pamięci pewnych prehistorycznych ludów, które miały wszystko, co potrzebne do życia, jednakże wyginęły. Według tradycji wielu starożytnych ludów, globalna katastrofa zdarzyła się nie jeden, lecz kilka razy. Indianie Ameryki Środkowej twierdzą, że koniec świata następował trzykrotnie, a wkrótce nadejdzie po raz czwarty – tym razem od ognia – w nie tak znów dalekiej przyszłości. Indianie Hopi, którzy ze wszystkich plemion indiańskich w USA zachowali najpełniejsze i dziwnie szczegółowe opisy swoich wędrówek i samego kosmosu, również wiedzą o dotychczasowych trzech końcach świata: jednym na skutek erupcji wulkanicznej i ognia, drugim w wyniku trzęsienia ziemi i przejściowego

zachwiania się osi ziemskiej oraz trzecim – od zalania i pogrążenia się kontynentów na skutek tego, że wojowniczy mieszkańcy Trzeciego Świata wzajemnie niszczyli swoje miasta w wojnie powietrznej. Nawiasem mówiąc, już sama wzmianka o tym, że Ziemia wiruje wokół swej osi, stanowi wskazówkę nadzwyczajnej wiedzy posiadanej przez to niewielkie plemię indiańskie, wiedzy nie tylko o prawdziwym kształcie Ziemi, ale i o jej ruchu obrotowym. Teoria przejściowego zachwiania się osi ziemskiej zgodna jest z późniejszą teorią naukową Hugh'a Auchincloss'a Browna, która przewiduje zakłócenia ruchu wirowego Ziemi na skutek zmiany położenia mas lodowych na jednym z biegunów. Starożytne religijne podania Indii mówią o dziesięciu kryzysach światowych, inne kultury starożytności różnią się nieco poglądami na ich ilość, ale nie na sam fakt powtarzania się tych globalnych katastrof.

W dialogu „Kritiasz” Platon cytuje egipskiego kapłana, który powiedział ateńskiemu prawodawcy podczas jego wizyty w Egipcie: „Wiele razy i w różny sposób przychodziła zguba rodzaju ludzkiego i będzie przychodziła nieraz”.

Po wyjaśnieniu Solonowi, że Egipcjanie, dzięki swoim zapiskom historycznym doszli do posiadania informacji o niektórych takich wydarzeniach, kapłan miał rzekomo powiedzieć: „...oto znowu w swoim czasie, jakby choroba powrotna, przychodzą do nas strumienie wody z nieba i zostawiają spośród was tych, co pisma i służby znów nie znają. Tak że na nowo od początku się rodzicie niejako jakby młodzi... Wy pamiętacie tylko jeden potop, a przed nim było ich wiele”.

Cykliczna teoria cywilizacji rozpowszechniona w świecie starożytnym i ciągle jeszcze, do pewnego stopnia w Azji, stanowi ostry kontrast z wyznawaną przez nas teorią progresywnego, koniecznego rozwoju i nieustającego pochodzenia cywilizacyjno-naukowego. Jednak w miarę wzrostu naszej wiedzy przekonujemy się, że to, co przewidywano w starożytności, w końcu następuje.

Minione totalne zagłady cywilizacji mogą mieć rozmaite przyczyny; może niektórymi z nich były te same niebezpieczeństwa, w obliczu których stoimy i dziś, chociaż stanowczo nie chcemy ich pod tym kątem rozpatrywać. Jedną z najdonioślejszych jest przeludnienie – problem, o którym wśród tekstów starożytności wspomina tylko „Mahabharata”, jak gdyby subkontynent indyjski cierpiał kiedyś – tak jak obecnie – na dławiące przeludnienie. Wojna nuklearna, sugerowana przez starożytne teksty i będąca innym palącym problemem dzisiejszej doby, jest jednym ze sposobów rozwiązania owego dylematu; z tym tylko, że niesie on groźbę zniszczenia większości żywych istot na planecie, a nawet uczynienia Ziemi niezdatną do wydania życia w przyszłości, jeśli piekło atomowe wywoła katastrofy sejsmiczne i na koniec potop od topiących się lodowych pokryw. Niewykluczone, że zmierzamy prostą drogą do innych katastrof, nie mających związku z energią jądrową, lecz z rozwojem technologicznym, którego konsekwencje będziemy w stanie poznać dopiero po upływie pewnego czasu. Obecnie, pomijając próby atomowe, skażenia radioaktywne, zanieczyszczenie wód i atmosfery oraz naruszenie równowagi ekologicznej, być może wplątaliśmy się niechcący w pewne eksperymenty o wstrząsających konsekwencjach. Przykładem mogą być spostrzeżenia doktora Columbu-sa Islina, byłego dyrektora Woods Hole Oceanographic Institution. Omawiając wzrost zawartości dwutlenku węgla w atmosferze, Islin stwierdza: „Podczas ostatnich stu lat wzrastające zużycie paliw dla potrzeb naszej ogólnoswiatowej cywilizacji przemysłowej doprowadziło do powstania 1,7 mld CO₂, z czego 70% znajduje się dziś w atmosferze. Ponieważ mniej więcej dwie trzecie CO₂ zaabsorbowane zostaje przez wody mórz, można się spodziewać około 20-procentowego wzrostu ilości atmosferycznego CO₂. Efekty

takiego przyrostu trudno przewidzieć, ale istnieją powody do przypuszczeń, że jednym z rezultatów będzie kilkustopniowy wzrost temperatury niższych warstw atmosfery. Tak więc mniej lub bardziej wbrew sobie przeprowadzamy wielki eksperyment”.

Skutki takiego zainicjowanego przez człowieka topnienia polarnych czas lodowych, połączonego z powstaniem wielkich fal pływowych i zalaniem okolic przybrzeżnych na całym świecie, przywodzą na myśl coś, co niezbyt daleko odbiega od legendarnego, prehistorycznego potopu, którego wody zalały lądy na Atlantyku, Karaibach, Morzu Śródziemnym i w innych miejscach. Nawet rozlanie się ropy naftowej z któregoś z coraz to większych supertankowców lub z arktycznego rurociągu może doprowadzić do nieprzewidywanych efektów znacznego topnienia lodów polarnych.

Wymieranie tak wielu gatunków fauny może być innym potencjalnym źródłem katastrofy o niewiadomych skutkach. Jeśli idzie o potop, to trzeba przypomnieć, że Noe (który był ekologiem zanim jeszcze ekologia stała się modna) zabrał po siedem par najbardziej użytecznych zwierząt, ale również po jednej parze wszystkich innych gatunków, bez względu na to czy były pożyteczne, czy też nie. Możliwe, iż stosowanie energii jądrowej przez człowieka, a także istoty rozumne, jest procesem naturalnym i że proces ten zaszedł nie tylko na Ziemi, ale i w innych miejscach wszechświata. Być może pewne cywilizacje kosmiczne, czy nawet – jak sugerują Valentine, Sanderson i inni – cywilizacja istniejąca na naszej planecie, ale dla nas niewidoczna, zatriumfowały nad swoimi samozgubnymi skłonnościami i studiują obecnie nasz świat przez takie otwarte drzwi jak Trójkąt Bermudzki, traktując to jako lekcje poglądową, bądź też po to, by ocalić dla badań część naszej kultury – a może, żeby powstrzymać ten świat od zagłady. Może mają nawet zamiar pokierować nami tak, jak silniejsze narody robią ze słabej rozwiniętymi. Jednak przypisywać im ludzkie motywy to zakładać, że ich sposób myślenia jest taki sam jak nasz: dzikie zwierzęta nie są w stanie zrozumieć, dlaczego łowcy chwytają je w pułapki i wystawiają na widok publiczny zamiast po prostu zabić je i zjeść. Możliwe, że istoty z UFO dokonują tylko „zwiadu” naszej planety. Ale skoro tak, to robią to już szmat czasu.

Jeśli w hipotezie, że obce istoty odwiedzają i obserwują Ziemię, zbierają informacje i próbki dla własnych celów, szczególnie w rejonie Trójkąta Bermudzkiego, jest coś z prawdy, ciekawe byłoby pospekulować, dlaczego właśnie ten obszar stał się obiektem tak osobliwej koncentracji UFO. „Niebiańskie” pojazdy były w przeszłości obserwowane na terenach rozwiniętych kulturowo i techniczne – i to w momentach stanowiących apogeum kulturowego wzrostu – tak jakby chciano od czasu do czasu sprawdzić, gdzie powstają nowe ośrodki cywilizacji i czy nie stanowią one potencjalnego niebezpieczeństwa. By uwypuklić pewną prawidłowość, musimy tu rozważyć jedynie kolejność i czas relacji o nadchodzących z nieba bogach lub pojazdach powietrznych.

Pierwsze szczegółowo opisane wizyty wydarzyły się w Egipcie za panowania Totmesa III i w Sumerze, gdy Etana odbył swą kosmiczną przejażdżkę. Mamy, oczywiście, dokładniejsze wskazówki o kontaktach z istotami pozaziemskimi w „Księdze Ezechiela”, który na przestrzeni dziewiętnastu lat czterokrotnie widział coś, co wydaje się statkiem kosmicznym. W tym przy jednej okazji widział dwa takie egzemplarze i – tak jak Etana – sam był ich pasażerem. Podobnie też brzmi historia Eliasza, który wzniósł się do nieba w „wozie ognistym”, by nigdy nie powrócić. Z Indii pochodzi wspomnienie o kosmicznej podróży boga Ramy [bohater „Ramajany ”], a z dawnej Ameryki wspomnienia o bogach, którzy w latających maszynach przybyli z nieba, aby wznieść

Tiahuanaco. W miarę upływu czasu liczne opisy z Grecji, Rzymu, renesansowej Europy i wreszcie już w naszych czasach dosłownie z całego świata, a szczególnie z obszaru Trójkąta Bermudzkiego, sugerują możliwość, że obserwatorzy wydają się interesować postępowaniem technologicznym na Ziemi, zaś szczególnie ciekawią ich sprawy podróży powietrznych, penetracji kosmosu i współczesnych wojen. W czasie drugiej wojny światowej i wojny koreańskiej liczne „foo-fighters” (niezidentyfikowane światła lub obiekty towarzyszące myśliwcom i bombowcom w locie) były rzeczą całkowicie zwyczajną, podczas gdy dzisiejsze raporty wydają się świadczyć o koncentracji UFO w rejonach związanych z badaniami kosmosu – albo dlatego, że obszary te reprezentują wysoki potencjał technologiczny, albo że stanowią zagrożenie dla Układu Słonecznego, czyli części wszechświata.

Jednakże teorie Ivana Sandersona sugerują coś innego: wzrastające zagrożenie środowiska wodnego jest niebezpieczne dla wysoko rozwiniętych form życia w oceanach. Wydaje się istnieć kilka uderzających potwierdzeń (poza przykładami wymienionymi w rozdziale VI) faktu podmorskiej działalności UFO, która została zaobserwowana i śledzona przez jednostki marynarki wojennej USA. Incydenty te, jak zwykle, nie ujrzały światła dziennego – wyjąwszy początkowe relacje. Do jednego z najbardziej frapujących zdarzeń doszło w roku 1963 podczas ćwiczeń Marynarki USA odbywających się na południowy wschód od Puerto Rico, przy południowym skraju Trójkąta Bermudzkiego. Najpierw niszczyciel, a następnie jedna z łodzi podwodnych wykryły obecność obiektu podwodnego, poruszającego się z prędkością ponad 150 węzłów. Ponieważ ćwiczenia miały na celu doskonalenie wykrywania i śledzenia celów podwodnych, tajemniczy przedmiot uznano za jednego z „uczestników” manewrów i obecność jego została zarejestrowana, a następnie wpisana do dzienników okrętowych trzynastu innych jednostek marynarki. Obiekt śledzony był w czasie czterech dni, czasami osiągał głębokość ponad 8 tys. m, ciągle zachowując swą niewiarygodną prędkość. Nigdy nie stwierdzono, czym właściwie był ten obiekt, chociaż większość relacji zgadza się co do tego, że wydawał się mieć pojedynczy napęd silnikowy. Chociaż nie jest to pierwsza ani jedyna relacja o UFO operujących pod wodą, zanurzających się w morzu lub wzlatających z wody w powietrze, nigdy nie było w pobliżu tak precyzyjnych instrumentów jak podczas wspomnianych manewrów.

Zakładając istnienie starszej gałęzi ludzkości lub jakichś „cywilizowanych” form życia w głębinach oceanów, istoty takie, mające do dyspozycji o wiele większą przestrzeń życiową niż ludzka, mogły w czasie minionych tysiącleci nie wiązać swego losu z naszą cywilizacją. Ale kiedy nasz rozwój techniczny zaczął zagrażać ich istnieniu i środowisku, dotychczasowa polityka „nie przeszkadzajmy im” przyjęta wobec ludzi mogła się gruntownie zmienić i zjawiska w Trójkącie Bermudzkim mogą być próbnymi akcjami pokazowymi lub eksploracyjnymi poprzedzającymi działania nieco bardziej zdecydowane.

Ivan Sanderson przypuszczał, że pewne nie wyjaśnione i nie podane do publicznej wiadomości relacje o olbrzymich przezroczystych kopułach podwodnych widzianych przez poławiaczy gąbek u wybrzeży Hiszpanii, a także przez łowców krabów i rybaków na amerykańskim szelfie kontynentalnym, gdzie dają się zauważyć w bardzo sprzyjających warunkach nawet z powierzchni morza, mogą dotyczyć, jeśli nie tajnych instalacji obronnych, to fragmentów jakiejś podmorskiej kraty skonstruowanej przez mieszkańców głębin oceanicznych Ziemi. Krata ta mogłaby służyć neutralizacji zanieczyszczeń i trucizn nieustannie spływających do mórz. Przedłużając ów ciąg

myślowy: ponieważ nasza planeta to właściwie ogromna prądnicą, jest do pomyslenia „okablowanie” Ziemi za pomocą elektromagnetycznych sieci podwodnych i, na koniec, wywieranie wpływu na ruch obrotowy kuli ziemskiej poprzez wysyłanie odpowiednich impulsów. Takie wykorzystanie samej Ziemi przypomina nam starożytne podania, jak również względnie nowe teorie o potężnych generatorach energetycznych Atlantydy, zespołach kryształowych laserów, które mogą spoczywać na dnie Morza Sargassowego, ale po tysiącach lat ciągle jeszcze częściowo funkcjonować i sporadycznie powodować zaburzenia elektromagnetyczne kończące się uszkodzeniem lub zniszczeniem statków i samolotów. Dla nas oczywiście jest rzeczą naturalną, że spekulujemy na temat przyczyn wizyt istot pozaziemskich i chcemy ustalić ich zamiary w ramach naszego układu odniesienia. Na tej zasadzie możemy przypuszczać, że kosmiczni goście pragną uchronić ludzkość przed nią samą, chociaż mniej ufni komentatorzy podejrzewają, że przybyli oni nie w celu ochrania, ale... kolekcjonowania. Nas, oczywiście. To ostatnie przypuszczenie wydaje się bardziej sensowne, jeżeli uwzględnimy, jak wiele statków, samolotów i załóg zniknęło w obrębie Trójkąta Bermudzkiego.

Doktor John Harder, profesor inżynierii w Berkeley i badacz UFO, wyraził nie bardzo pochlebną dla nas opinię, że Ziemia stanowi rodzaj „kosmicznego zoo, wydzielonego od reszty wszechświata, zaś jego dozorczy często pobierają losowe próbki mieszkańców”.

Inna teoria głosi, że goście mają względem ludzkości stosunek obojętny i zajmują się własnymi celami, których na razie nie jesteśmy w stanie sobie wyobrazić, a pozorne krzywdy – w końcu nie wiemy, czy na pewno ktoś z zaginionych poniósł śmierć – zostały spowodowane niechcący, w wyniku dostania się w pole jonizacyjne.

Teoria ta długi czas dostarczała gazetom i magazynom pomysłów do takich tytułów jak: „Zaginiona Atlantyda żyje, miewa się dobrze, porywa statki i samoloty”. Koncepcja promieni laserowych niszczących czy rozpylających samoloty na atomy jest do przyjęcia, ale myśl, że urządzenia energetyczne lub gigantyczne zespoły laserowe mogłyby działać po tysiącach lat przebywania w morskiej wodzie, może się wydawać jawnie śmieszna, ponieważ wielkie lasery wymagałyby konserwacji i obsługi.

Jednakże lasery są stosunkowo nową zdobyczą naszego świata i prawdopodobne jest, że w przyszłości osiągną one o wiele wyższy stopień doskonałości. Jeszcze nie wynalezione lasery ultrafioletowe powinny mieć znacznie większą energię niż lasery o promieniowaniu rentgenowskim, podobnie jak lasery wykorzystujące zmagazynowaną energię słoneczną, czy domniemane lasery Atlantydy pobierające energię z wnętrza Ziemi. W każdym razie wysoka technologia z zamierzchłych epok niekoniecznie musiałaby iść tą drogą czy w tym samym porządku co nasza, ani też nie musiałaby podlegać tym samym ograniczeniom, które hamują nasz rozwój.

Gdy ma się w pamięci setki zniknięć w Trójkącie Bermudzkim nietrudno spostrzec, że ich wspólną cechą jest fakt, iż statki i samoloty znikają kompletnie oraz że znajduje się statki pozbawione załóg i pasażerów. O ile pojedyncze tajemnice można wytłumaczyć niezwykłym zbiegiem okoliczności, skojarzeniem złych warunków pogodowych z błędem ludzkim, to jednak tak wiele wypadków w Trójkącie Bermudzkim zdarzało się przy dobrej pogodzie, blisko brzegu, portu czy bazy lotniczej, że w obrębie dzisiejszych pojęć wydają się one nie do wyjaśnienia.

Dzieje Trójkąta Bermudzkiego kryją w sobie wypadki okryte mgłą starożytnych i współczesnych

legend, nie wyjaśnione i najwyraźniej nieregularne zaburzenia sił przyrody oraz teorie fizyczne, jeszcze wprawdzie nie udowodnione, ale które mogłyby zrewolucjonizować ustalone pojęcia. Trójkąt Bermudzki odsyła nas do zaginionych i zatopionych krain, zapomnianych cywilizacji, składających nam wizyty od setek lat przybyszów z kosmosu lub głębin Ziemi, których pochodzenia i zamiarów nie znamy.

Zamiast teoretyzować, próbując tłumaczyć rzeczy dziś nie do wyjaśnienia, łatwiej jest oczywiście twierdzić, że Trójkąt Bermudzki istnieje wyłącznie w wyobraźni mistyków i miłośników sensacji. Pewien komentator, przekonany, że Trójkąt Bermudzki jest jedynie sumą przypadkowych zniknięć, które brane z osobna zawsze dadzą się wyjaśnić, wypowiedział uwagę, że: „Ludzie, którzy wierzą w Trójkąt Bermudzki, wierzą także w węże morskie” – ale ten epigram nie stanowi dowodu, że jeśli nie istnieje jedno, to nie istnieje i drugie, ani też, że jeśli wąż morski zostanie w końcu zadowalająco rozpoznany, to inne legendy morza automatycznie staną się wiarygodniejsze. Ogólnie rzecz biorąc, ludzie niechętnie stają twarzą w twarz z czymś, czego nie można ostatecznie wytłumaczyć i co nie poddaje się wyjaśnieniu w kategoriach im znanych. Lepiej potrafimy otwarcie stawić czoła czemuś, co stanowi część naszego konkretnego świata, niż mierzyć się z nieznanym niebezpieczeństwem. Jeśli zjawisko opiera się wyjaśnieniu, najlepszą reakcją jest zignorować je, aby się uspokoić i pozostać w nieświadomości. Ale czas niewinności nauki, wraz z poczuciem bezpieczeństwa, jakie niosła, skończył się bezpowrotnie rankiem 16 lipca 1945 roku w Alamogordo w Nowym Meksyku, kiedy teoria atomowa sama udowodniła, że przestała być tylko teorią.

Żyjemy dziś w świecie, w którym drogi nauk i paranauc zbiegają się – w świecie, gdzie to, co było kiedyś magią lub marzeniem magów, zostało przyjęte przez naukę i otrzymało naukową terminologię. Biolodzy mogą dziś stwarzać życie; kriogenicy będą niebawem w stanie utrzymywać procesy życiowe przez czas nieograniczony zamrażając żywe ciała; zostało też udowodnione przenoszenie za pomocą myśli pewnych wyobrażeń na emulsję fotograficzną; psychokineza, poruszanie przedmiotów siłą woli, nie jest już lekceważona, lecz stała się obiektem doświadczeń; mocarstwa kosmiczne prowadzą eksperymenty nad telepatyczną drogą łączności między przestrzenią kosmiczną a Ziemią. Marzenie alchemików – przemiany materii – nie jest już rzeczą niemożliwą, a jedyną przeszkodą przekształcenia ołowiu w złoto są zbyt wysokie koszty! Wobec zjawisk zachodzących w kosmosie, całość prawd naukowych ujawnił tak wielkie luki i pęknięcia, że ci, którzy lubią stać na solidnym i znajomym gruncie, czują się oszołomieni i zdezorientowani. Występowanie antymaterii we wszechświecie, zakrzywienie czasoprzestrzeni, nowe koncepcje grawitacji i magnetyzmu, podejrzenie istnienia ciemnych planet w Układzie Słonecznym, zapadające się w siebie gwiazdy, gwiazdy supernowe, małe cząsteczki materii cięższej niż cała planeta, kwazary i czarne dziury w kosmosie, nieskończoność uniwersum ciągnącego się dalej niżli sięgają nasze teleskopy, rozpościerającego się milionami nie odkrytych jeszcze galaktyk – oto arkana wiedzy, która oczekuje na nas, gdy już ruszymy do przodu z takim przyśpieszeniem, że odtąd żadna „tajemnica” nie będzie dla nas zaskoczeniem tylko dlatego, że nie wydaje się nam logiczna.

Trójkąt Bermudzki, choć umiejscowiony na znanym terytorium naszej planety, związany być może z siłami, których jeszcze nie rozumiemy, ale które może niebawem staną się nam znane – jest najprawdopodobniej jedną z takich tajemnic. Jako gatunek zbliżamy się do stanu dojrzałości. Nie

wolno nam odwracać się od poszukiwania wiedzy i nowych wyjaśnień – w naszym świecie i poza nim.

Bibliografia

Przed przedstawieniem książek, które posłużyły do napisania tej pracy, autor chciałby polecić uwadze Czytelnika „Bibliografię Trójkąta Bermudzkiego”, którą opracowali Lany Kusche i Deborah Blouin z biblioteki Uniwersytetu Stanowego w Arizonie. Opracowanie to, powstałe w 1973 roku, zawiera liczne pozycje na temat Trójkąta Bermudzkiego, tak książki jak i artykuły prasowe, i wymienia setki autorów, którzy o tym pisali. Jednakże najbardziej rzeczowe i wyczerpujące omówienia sprawy Trójkąta Bermudzkiego znaleźć można w pracach Sandersona, Gaddisa oraz Spencera, które, oprócz innych, znajdują się na poniższej liście.

Barker, Ralph, *Great Mysteries of the Air*. London, 1966.

Berlitz, Charles, *Mysteries from Forgotten Words*. New York, 1972.

The Bible King James Version.

Blumrich, J, *The Space Ships of Ezekiel*. New York, 1973.

Bosworth, A. R., *My Love Affair with the Navy*. New York, 1969.

Briggs, Peter, *Men in the Sea*. New York, 1968.

Brown, Hugh Auchincloss, *Cataclysms of the Earth*. New York, 1967.

Burgess, Robert F., *Sinkings, Sahages, and Shipwrecks*. New York, 1970.

Carnac, Piene, *L'histoire commence à Bimini*. Paris, 1973

Chevalier, Raymond, *L'avion la découverte du passage*. Paris, 1964.

Freuchen, Peter, *Peter Freuchen's Book of the Seven Seas*. New York, 1957.

Fuller, John G., *Incident at Exeter*. New York, 1966.

Gaddis, Vincent, *Invisible Horizons*. Philadelphia, 1965.

Gaston, Patrice, *Disparitions mystérieuses*. Paris, 1973.

Godwin, John, *This Baffling World*. New York, 1968.

Gould, Rupert T., *Enigmas*. New York, 1965.

Keyhoe, Donald E., *Flying Saucer Conspiracy*. London, 1955.

Kosok, Paul, *Land, Life and Water in Ancient Peru*. New York, 1965

The Mahabharata, Translated by Protap Chandra Roy. Calcutta, 1889.

The Mahavira

O'Donnell, Elliot, *Strange Sea Mysteries*. London, 1926.

Sagan, Carl, *Intelligent Life in the Universe*. San Francisco, 1966.

Sanderson, Ivan T., *Invisible Residents: A Disquisition upon Certain Matters Maritime, and the Possibility of Intelligent Life Under the Waters of This Earth*. New York, 1970.

– *Investigating the Unexplained*.

Englewood Cliffs, New Jersey, 1972.

Snow, Edward Rowe, *Mysteries and Adventures Along the Atlantic Coast*. 1948.

Soule, Gardner, *Undersea Frontiers*. Chicago, 1968.

Ocean Adventure. New York, 1964.

Wide Ocean. Chicago, 1970.

Under the Sea. New York, 1971.

Spencer, John Wallace, *Limbo of the Lost.* Westfield, Mass., 1969.

Steiger, Brad, *Atlantis Rising.* New York, 1973.

Stewart, Oliver, *Danger in the Air.* New York, 1958.

Stick, David, *Graveyard of the Atlantic.* Chapel Hill, 1952.

Titler, Dale, *Wings of Mystery, Riddles of Aviation History.* New York, 1966.

Tomas, Andrew, *We Are Not the First.* London, 1971.

Tucker, Terry, *Beware the Hurricane!* Bermuda, 1966.

Villiers, Alan, *Wild Ocean.* New York, 1957.

Waters, Frank, *Book of the Hopi.* New York, 1969.

Wilkins, Harold T., *Flying Saucers on the Attack.* New York, 1954

– *Strange Mysteries of Time and Space.* New York, 1959.

Spis treści

Rozdział 1 TAJEMNICA POWIETRZA I MORZA 2

Rozdział 2 TRÓJKĄT ZNIKAJĄCYCH SAMOLOTÓW 9

Rozdział 3 MORZE ZAGINIONYCH OKRĘTÓW 30

Rozdział 4 CI, KTÓRZY USZLI CAŁO 47

Rozdział 5 CZY ISTNIEJE SENSOWNE WYJAŚNIENIE? 56

Rozdział 6 ZAKRZYWIENIA CZASOPRZESTRZENI I INNE ŚWIATY 68

Rozdział 7 SUGESTIE Z PRZESZŁOŚCI OCEANU 91

Rozdział 8 NIESPODZIANKI PREHISTORII 103

Rozdział 9 ONI: OBROŃCY, NAJEŹDŹCY, CZY OBOJĘTNI WIDZOWIE? 133

Bibliografia 141

