

Aylardır «BEST SELLER» En çok
satan kitaplar listesinin başında

BERMUDA SEYTAN ÜÇGENİ

Charles Berlitz



MJ Milliyet
YAYINLARI

5.
YIL

BİLİMİN VE
BİLİNCİN SINIRLARI
DİZİSİ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

Tarama ve Düzenleme: AYHAN

matrixx2030@hotmail.com

HAVANIN VE DENİZİN ESRARI

BATI ATLANTİKTE, Amerika Birleşik Devletlerinin kıyılarına yakın, genellikle üçgen biçiminde diye tanımlanan bir yöre vardır. Kuzeyde Bermuda'dan, Florida'nın güney kıyılarına, oradan doğuya, Bahama'lara, Porto Rico'dan öte, 40° boy-lama yakın bir noktaya, daha sonra yine kuzeye, Bermuda'ya birer doğru çizerseniz, bu üçgeni kaba görünümüyle elde etmiş olursunuz. İşte bu alan, dünya kayıtlarına göre insanı en tedirgin eden, anlaşılmaz kaybolma olaylarının rekorunu elinde tutmaktadır. 1945'den bu yana bu bölgede 100'ü aş-kın uçak ve gemi iz bırakmadan yok olmuş, son 26 yıl içinde 1000'den fazla insan kaybedilmiştir. Buna karşılık, denizlerde ne bir ceset, ne de kay-bolan uçak ve gemilerden en küçük bir enkaz par-çası ele geçmiştir. Günümüzde hava ve deniz yol-larının eskiye oranla çok daha tecrübeli olmasına, daha sık seferler yapmasına, aramaların daha ku-sursuz uygulanıp kayıtların daha dikkatle tutulma-

BERMUDA .ŞEYTAN. ÜÇGENİ

sına rağmen, kaybolma olayları gittikçe sıklaşan bir tempoda, hâlâ sürüp gitmektedir.

Uçakların çoğu, ya üsleriyle ya da inmek üzere oldukları alanlarla normal radyo bağlantılarını kaybolma anına kadar sürdürmüşlerdir. Bir kısmının ise garip radyo mesajları verdikleri biliniyor. Bu arada aletlerinin çalışmaz olduğunu, pusla göstergelerinin fırıl fırıl döndüğünü, güzel bir gün olmasına rağmen gökyüzünün birden sapsarı kesildiğini ve puslandığını, aşağıdaki okyanusun az önceki normal halinde olmayıp «garipleştiğini» söyleyenler olmuş, fakat kimse bu «garipliğin ne olduğunu açıkça tanımlamaya fırsat bulamamıştır.

5 Aralık 1945 günü Fort Lauderdale Deniz-Hava üssünden havalanan beş askerî uçakla, onları kurtarmak üzere gönderilen Martin Mariner uçağı, kayıplar listesinin en dikkati çeken olaylarından biridir. Bütün aramalara rağmen uçaklardan ne bir canlı, ne bir cankurtaran salı, ne deniz üzerinde bir yağ sızıntısı, ne de bir enkaz bulunabilmiştir. Nice yolcu uçağı bu yörede iniş talimatı alırken yok olmuş, Denizcilik Soruşturma Kurulu raporlarında belirtildiği gibi, sanki gökteki bir delikten öte tarafa geçip kaybolmuştur. İrili ufaklı gemiler ve tekneler, tayfalarıyla birlikte başka bir boyuta götürülmüşçesine, enkaz bırakmadan ortadan silinmiş, **Marine Sulphur Queen** gibi 140 metre uzunluğunda şilepler, U.S.S. **Cyclops** gibi 19.000 tonluk, 309 kişi taşıyan koca gemiler sırı kadem basmıştır. Bu arada birçok defa da üçgen içinde tayfasız, kendi başına sürüklenip duran gemilere rastlanmıştır. Bunların içinde zaman zaman bir kanarya, ya da bir

köpek gibi, olup bitenleri anlatamayacak bir tek canlı görülebilmektedir. Yine de, bir seferinde gemideki konuşan papağanın tayfalarla birlikte kaybolduğunu eklemek oldukça ilginçtir.

Bermuda Üçgeni içinde açıklanamayan kaybolma olayları bugüne kadar sürüp gitmektedir. Ne zaman bir gemi ya da uçak yerine varmakta gecikse, veya «aramalara son verilmiştir» biçiminde rapor edilse, herkesin en doğal tepkisi, durumu hemen eskiden beri olagelen olaylara bağlamaktır. Kamuoyu giderek bu yörede bir terslik olduğuna daha çok inanmaktadır. Son zamanlarda üçgen içinde inanılmaz serüvenlerle karşılaştıkları halde **kurtulabilen** uçak ve gemilerden edinilen bilgiler, garip bir deniz folkloru oluşmasına neden yaratıyor. Ama yine de bu yörede uçak ve gemilerin başına belâ olan gizli tehlike hâlâ hiç bir açıklığa kavuşmuyor.

Süre gelen kaybolma olaylarını açıklamak için en çeşitli ve hayal gücü en geniş fikirler ileri sürülmekte, ciddi ciddi tartışılmaktadır. Bu düşünceler arasında depremlerin doğurduğu, apansız ortaya çıkan gel-git dalgaları, deniz canavarlarının saldırıları, başka bir boyuta geçişe yol açan bir zaman - uzay kavşağı, uçakların çarpışmasına, gemilerin denizde kaybolmasına yol açan elektromanyetik ve gravitasyonel hortumlar, deniz altından veya gökten gelen uçan dairelerdeki kimselerin, bugünkü dünya canlılarından örnekler alıp bunları belki geçmiş çağlardan kalma uygarlıklarına, belki uzaydaki bir yıldız, belki de gelecek çağlara götüreme istekleri, bile sayılabilir.

İleri sürülen öneriler arasında en ilginç olanlarından biri, «uyuyan peygamber» adıyla tanınan, hastaları iyileştirip mucizeler gösteren ve sonunda 1944 yılında ölen Edgar Cayce tarafından savunulan fikirdir. Henüz laser ışını diye bir şeyin varlığı bile düşünülemediği sıralarda Cayce, Batık Kıta Atlantis'de yaşayanların, özellikle Bimini adası dolaylarında, kristalleri enerji kaynağı olarak kullanma yöntemini uyguladıklarını söylemiş, Atlantis'in Bahama'larda, Andross adasının açığında battığını, bugün deniz altında kalan böyle kristal parçalarının o yöredeki kaybolma olaylarını etkileyebileceğini anlatmıştır.

Ne olursa olsun, esrarın açıklaması veya çözümlü yine denizle ilgili gibi gözükmemektedir. Esasen denizin dünya insanları için bugün en büyük esrar durumunda olduğu da açıktır. Her ne kadar kendimizi uzayın eşiğinde görsük, dikkatimizi uzayın derinliklerine çevirip, dünyanın artık bizler için hiç bir sırrı kalmadığını düşünsük de, yer kürünün beşte üçünü oluşturan okyanus dipleri hakkındaki bilgilerimizin, ay kraterleri hakkında bildiklerimizden çok daha az olduğu bir gerçektir. Gerçi deniz dibinin derinliklerini belirten girintili çıkıntılı halkaları haritalarımıza epey zamandan beri işlemiş bulunuyoruz; önce mekanik ses denemeleriyle, daha sonra sonar sistemi, denizaltı ve batısfer keşifleriyle, su altı fotoğraf makineleri ve film makineleri kullanarak yüzeydeki ve derinlerdeki akıntıları taramış, kıta sahanlıklarında petrol bulmaya çalışmış, yakında bu aramaları daha da derinlere götürmeye hazırlanmış bulunuyoruz ama, yine de bu

konuda gerekli her bilgiyi edinmiş olduğumuz elbette söylenemez.

Soğuk savaşın gelişmesiyle birlikte, denizaltı filolarına verilen önem de artmıştır. Fransız donanmasının Akdeniz'de, Amerikan donanmasının Atlantik'te karşılaştığı güçlüklerle rağmen, bulgular kamuoyuna açıklanırsa deniz dipleri hakkındaki bilgimiz kuşkusuz çok genişleyecektir. Fakat bütün bunlarla birlikte, okyanusların en derin çukurlarında bizleri oldukça şaşırtacak sürprizlerle karşılaşmamız olasılığı vardır. Çukurların bulunduğu düzlük ve bunun içindeki vadiler, hiç beklemediğimiz bir faunayı barındırıyor olabilir. Coelacanth adıyla bilinen ve tarih öncesi çağlarda yaşadığı, sonradan soyunun tükendiği kabul edilen balığın, 1938 yılında Hint Okyanusunda canlı olarak bulunduğunu biliyoruz. Dört ayağı olan bu mavi balık, günümüzden altmış milyon yıl önce yaşamaktaydı. Canlısı görülmeden önce ele geçen en yeni fosil, M. Ö. 18.000.000 tarihini taşımaktaydı.

Bundan başka, güvenilir gözlemlerinin «deniz yılı» konusunda verdikleri ayrıntılı bilgileri de yabana atmamak gerekir. Bu insanların Pliocene monosaurus'a, ya da ichthyosaurus'a benzer bir yarattığı sağ ve canlı olarak gördüklerini söylemekten hiç bir çıkarları olmayacağını hepimiz biliyoruz. Ayrıca böyle bir iddiayla ortaya çıkmak pek çoğuna bir hayli şey kaybettirebilir bile. Zaman zaman bu canlıyı gören tanıkların sayısının yüzü aşmış da görülüyor, özellikle hayvan, Tasmanya ve Massachusetts dolaylarındaki plajlara, limanlara yaklaştığı zaman. Lock Ness Canavarı diye bilinen,

her nedense sevimli görünsün diye Nessie adıyla çağrılan dev çıyan balığının ise, sık sık fotoğrafı çekilmekte, ne yazık ki resimlerde pek net görüntüler elde edilememektedir.

Danimarkalı oseanograf Anton Broun bir keresinde trolle sürüklenip gelen bir buçuk metre uzunluğunda bir larva görmüştür. Bu canlının ergin duruma geçtiği zaman boyunca yirmi dört metreyi bulacağını ileri sürmektedir.

Bu dev canlının ergin bir örneği bulunamamışsa da, bunun dillere destan deniz yılanının boyunda olabileceği, hatta belki de bunca tanığın gözüyle gördüğünü ileri sürdüğü deniz yılanının ta kendisi olabileceği de düşünülebilir. Canlının boyu, ara sıra ele geçen iskelet parçalarından, bir de balinaların sırtlarındaki diş izlerinden hesaplanabilmektedir. Deniz altında geçen büyük mücadele sonucu, balinanın ısırılıp emilen yerinden pigmentler yok olmakta, saldıranın ırılığı bu izden belli olmaktadır.

Gerçi okyanusların derinlikleriyle ilgili bilgilerimizin günden güne arttığı bir gerçektir. Ama gözlemlerimizin çoğu, rastlantı sonucu ele geçen örneklerin değerlendirilmesine bağlı kalmaktadır. Sanki uzaydan gelen bir uçan daire, dünya canlılarından örnek almak istemiş, kürenin rasgele birkaç yerine ağ atmış, içine gelenleri toplamış gibi.

İyi tanıdığımız deniz canlıları bile, göçlerinde ve üremelerinde anlayamadığımız sırlar saklamaktadır. Sözleşti, Avrupa'nın ve Amerika'nın yılanbalıkları çiftleşmek için Sargasso denizinde buluşmak-

ta, dönüşte ana-babalarının yurduna varabilenler ancak en genç yavrular olabilmektedir. Göçe Brezilya'dan başlayan tonbalıkları önce Nova Scotia'ya, sonra Avrupa'ya doğru ilerlemekte, içlerinden ancak **bazıları** Akdeniz'e girmektedir. Dikenli İstakozlar deniz dibinde yürüyüşe geçtikleri zaman, önce kıta sahanlığının bitimine varır, sonra kıta yamacından aşağı, bilinmeyen derinliklere dalarlar.

Sırlar bu kadarla da kalmamaktadır. Okyanus tabanlarındaki çukurluklar her nedense aşağı yukarı aynı derinliği tutturmakta, yedi mil dolaylarında kalmaktadır. Buralarda, böylesine korkunç bir basınç altında, yaşamlarını sürdürmekte olan canlılara şaşmamak elde değildir. Sonra bir de denizlerde koca nehirler gibi akıp duran okyanus akıntıları vardır. Kimisi, derinliği değişen yüzey akıntılarıdır, kimi ise su yüzeyinden yüzlerce kadem derinlerde ve yüzey akıntılarına ters yönde akar dururlar. Büyük Okyanustaki Cromwell akıntısı aslında bir su altı akıntısıyken, birkaç yıl önce nedense su yüzüne çıkmaya karar vermiş, sonra yeniden eski düzeyine batmıştır. Genellikle bütün akıntılar dönerler. Kuzey yarıküredekiler saat doğrultusunda, güney yarıküredekiler ise ters doğrultuda döner. Ama Benguela Akıntısı neden ötekilere uymaz da, dosdoğru akar durur?

Rüzgârlarla dalgalar da birer bilmecedir. En apansız patlayan ve en şiddetli olan fırtınalar, genellikle iki yere özgüdür: Batı Atlantik'teki Karaip Denizi ile, Güney Çin Denizi. Fakat başka yerlerde de, sakin görünen denizlerde birdenbire çok güçlü

dev dalgaların patladığı görülür. Bunların deniz dibindeki yer kaymalarından ve depremlerden doğduğu ileri sürülmektedir.

Okyanusların mineral zenginlikleri bugün için hesap edilemeyecek kadar büyüktür. Petrolün yanı sıra bu minerallerin de işletilmesi ve çıkarılması, geleceğin malî görünümünü büyük ölçüde etkileyebilir. Koruyucu deniz örtüsü, geçmiş uygarlıkların kalıntılarını da örtmektedir. Bunların çoğu, Akdeniz ve Atlantik kıta sahanlıklarının sığ sularında görülebilmektedir. Ama daha derin yörelerde başka kalıntıların da bulunabileceği açıktır. Sözgelisi Peru sahilinin bir mil kadar dışında, batık binalara ait olduğu sanılan oymalı sütunların fotoğrafları çekilmiş, böylelikle burada, uygar insanların yaşadığı bir kara parçasının batıp sulara gömüldüğü fikri doğmuştur. Dünya okyanuslarının birçok yerinde uygarlıkların su altına battığı söylentileri hâlâ sürüp gelmektedir. Bu arada, Atlantik ortasında, Bahama'larda battığı söylenen Atlantis'ten başka, doğu Akdeniz için de benzer söylentiler dolaşmaktadır. Paskalya adasının esrarından, Güney Pasifik'te kaybolduğu söylenen başka uygarlıklardan, kutuplar yer değiştirmeden önce Antarktika yöresinde yaşayan ve bugün kalın bir buz tabakasının altına gömülmüş olduğu anlatılan bir uygarlıktan bile söz edilmektedir.

Okyanus tabanının bazı bölümleri hâlâ hareket halinde. 1973 mayısında, Japonya yakınındaki Bonin çukuru, eski derinliğine oranla altı bin kadem yükselmiştir. Orta Atlantik yöresinde görülen yılda yüz bin depremin bir çoğu, efsanevî At-

lantis kıtasının yerinde sayılmaktadır. Bir de sahte dip sorunu vardır. Ses denemelerinde bu olay sık sık kendini göstermekte, tabanın eski kayıtlara oranla çok daha yukarda yer aldığı kanısını vermektedir. Oysa bir süre sonra, yine ilk derinlik sayısının elde edildiği görülür. Bazılarına göre bu sahte dip, orada o sırada bulunan bol sayıda balığın veya başka fauna'nın bir düzlem kadar sıkışması ve sonar denemelerde sesin dibe varmadan geri dönmesine neden olması yüzünden bizi yanıltmaktadır. Bunun kadar garip diğer bir olay da, Golf Stream akıntısı içinde parıl parıl parlayan «beyaz su» yörelerinin varlığıdır. Bu parlaklığa, fosforlu bazı balıkların ışıklı sırtlarının sebep olduğu, veya radyoaktivite nedeniyle böyle bir görüntüyle karşılaşıldığı sanılmaktadır. Ne olursa olsun, beş yüzyıl önce Christoph Colomb'un bile dikkatini çeken, hatta notlarına kaydetme gereğini hissedecek kadar önemli bulunduğu, belirgin bir durumdur. Ayrıca, uzağa gitmekte olan astronotların son gördüğü dünya ışığı da bu ışık olmalıdır. Bütün bunlardan başka, kayan kıtalar kuramının varlığı da bir gerçektir. Kıtaların zaman zaman birbirinden uzaklaştığı, ya da bir araya toplanarak süper-kıta'lan oluşturduğu kuramını gittikçe daha çok kişi kabul etmektedir. Dünyanın dönüşünün, yapısının ve niteliklerinin bu olaya büyük ölçüde etken olabileceği de gözden uzak tutulmamaktadır.

Bugün için düşünmesi ilginç olan, fakat er geç nasılsa çözümlenebilecek bu tür esrarlarla, Bermuda Üçgeninin esrarı arasında çok fark vardır. Bir kere Bermuda Üçgeni, yolcular için bir dereceye

kadar tehlike niteliği taşımaktadır. Gerçi her gün üçgenin içinden sayısız uçak normal rotalarında gidip gelmekte, irili ufaklı gemiler sularında seyretmekte, sayısız turist, başlarına bir belâ gelmeksinin her yıl bölgeyi ziyaret etmektedir. Ayrıca, uçaklar ve gemiler yalnızca burada değil, dünyanın bir çok başka denizlerinde de kaybolmaktadırlar. Bunların nedenleri çok çeşitlidir. Yalnız, deniz kazalarıyla «Yok olma» arasındaki farkı da gözden kaçırmamak gerekir. Deniz kazalarından ve kayıplarından sonra ya bir enkaz, ya da yüzen bir kalıntı ele geçirilir. Oysa «yok olma» deyiimi, bunlardan hiç bir şey ele geçmediğinin belirtisidir. Hem zaten dünyanın hiç bir yoresinde açıklanamayan yok olmalar bu kadar çok sayıda, bu kadar iyi incelenmiş ve saptanmış durumda, sadece burada apansız ortaya çıkan olağanüstü olaylara dikkati çekmektedir. Bütün bu durumlar, rastlantı niteliğini «olanaksız»lığını sınırlarına doğru itmektedir.

Birçok yetkili denizcilik ve havacılık kuruluşu, uçak, gemi ve yatların, ansızın patlayan fırtınalarla, sayısız denizcilik hataları ve kazalarla dolu böyle bir denizde kaybolmasını normal karşılamaktadır. Bu kuruluşların pek çoğu, Bermuda Üçgeni'nin varlığını bile reddetmekte, bu deyimini bir kuruntu ürünü olduğunu, meraklı ve hayal gücü geniş okurların ilgisini çekmek için uydurulduğunu ileri sürmektedirler. Seferlerini Bermuda Üçgeninin içinden geçirmek zorunda olan havayollarının bu görüşü benimmediği doğaldır. Fakat yine de, nice tecrübeli pilot, üçgenin yokluğundan pek de emin olamamaktadır. Aslında üçgenin yokluğunu savunanlar bir bakıma

haklıdır. Çünkü açıklanamayan yok olma olaylarının yatağı olan bu alan, belki üçgen biçiminde olmayıp, daha çok bir elipse de benzeyebilir. Belki de merkezi Bermuda dolaylarında olan, Florida'ya uzanıp Puerto Rico'yu da içine alan, doğuya doğru Sargasso denizini sarıp yine Bermuda'da kapanan bir daire parçasıdır. Dev bir dairenin parçası.

Bu oluşu enine boyuna incelemiş kişiler genellikle alanın yeri konusunda fikir birliği içinde-dir. «**Dünyanın Görünmeyen Sakinleri**» adlı eserinde ve birçok makalesinde bu konuya eğilen Ivan Sanderson, alanın bir elips biçiminde olduğu sonucuna varmakta ve böyle alanların dünya yüzünde düzenli aralıklarla sıralanmış olup sayılarının on ikiye vardığını, aralarında Japonya'nın ünlü «Şeytan Denizi»nin de bulunduğunu söylemektedir. John Spencer ise, tehlikeli bölgenin, kıta sahanlığı boyunca uzandığı görüşündedir. Ona göre alan, Virginia kıyılarının biraz açığından başlamakta, güneye doğru uzanıp Florida sahillerini yalamakta, Meksika körfezinden geçip, Karaiip Adalarını ve Bermuda'yı sarmaktadır. Beri yandan, «**Görünmez Ufuklar**» kitabının yazarı Vincent Gaddis, Argosy dergisinde yayınlanan bir yazısıyla alana «Bermuda Üçgeni» adını kazandırırken, sınırlarını şöyle çizmiştir: «Florida'dan Bermuda'ya, Bermuda'dan Puerto Rico'ya, oradan da yine Florida'ya çizilen doğrular arasında kalan alan.» John Godwin ise, «**Şaşırtıcı Dünya**» adlı eserinde, «Büyük Denizi» adını verdiği bu alanı bambaşka bir biçimde tanımlıyor. «Bermuda ile Virginia kıyıları arasında yer alan kaba bir dörtgen.» Bermuda Üçgenine asla inanmayan Amerikan Sa-

nil Koruma Örgütü bile, bilgi isteyenlere üçgenin yerini çok nazık bir biçimde tanımlamaktadır. Bu tanımı Yedi Numaralı Sahil Koruma Bölge Müdür-lüğünün 5720 sayılı sirküler yazısından almaktadır. Sözü geçen sirküler şöyle başlar:

«Bermuda Üçgeni, ya da Şeytan Üçgeni diye anılan hayal ürünü yer, Atlantik'te, Amerika Birleşik Devletlerinin Güneydoğu kıyılarında, açıklanamayan gemi, tekne ve uçak kayıplarının çok yüksek bir oranda yer aldığı bir alandır. Bu üçgenin köşelerinin Bermuda, Florida'daki Miami, ve Puerto Rico'daki San Juan olduğu kabul edilmektedir.»

Meteorologlar Şeytan Üçgeninin sınırlarını, Bermuda'dan başlayıp kuzeye, New York'a kadar uzanan, güneyde ise Virgin Adalarına varan, batıya doğru yelpaze gibi açılıp 75° batı boylamına değen bir biçimde tanımlamaktadır.

Bu kitapta anlatılan önemli gemi ve uçak kaybı olaylarının incelenmesi sonucu, okurlar Bermuda Üçgeninin biçimi konusunda kendi kararlarını kendileri verebilecek duruma gelecektir. İç içe iki üçgen mi, dev bir elips mi, kare mi, yoksa kıta ve ada sahanlıkları boyunca uzanan bir alan mı olduğunun kararı okurlarımıza bırakılmaktadır.

Bu bölgede eski zamanlardan beri birçok geminin yok olduğu, denizcilik örgütleri tarafından uzun zamandan beri bilinmektedir. Günümüze kadar ulaşan «Kayıp Gemiler Denizi,» «Gemi Mezarlığı» deyimlerinin Sargasso denizine böylesine ısrarla mal edilmesi bu yüzdendir. Yok olan gemilerin kayıtları,

1860'dan bu yana böyle olayların çok daha sıklaştığını göstermektedir. Bunun nedeni belki de kayıtların son zamanlarda daha büyük bir dikkatle tutulmasındandır. Yok olma olayları, Amerikan iç savaşından sonra başlar. Yani olay konfederasyon yağmacılarının saldırılarıyla yorumlanamaz. Esasen en şaşırtıcı olay, İkinci Dünya Savaşından birkaç ay sonra yer almış ve ilk defa olarak, gemiler gibi, havada uçan uçakların da yok olabileceği kanısını doğurmuştur. Bermuda Üçgenine adını kazandıran olay da budur.

İKİNCİ BÖLÜM

BERMUDA «ŞEYTAN. ÜÇGENİ

YOK OLAN UÇAKLAR ÜÇGENİ

ÜÇGENE adının verilmesi, 5 Aralık 1945 günü, JJJ Amerikan Deniz-Hava kuvvetlerine bağlı altı uçağın personelleriyle birlikte kaybolmasından sonradır. İlk beş uçak hemen hemen aynı zamanda kaybolmuştur. Olağan bir alıştırma uçuşunda. Rotaları Florida'daki Fort Lauderdale Deniz-Hava üssünden 160 mil doğuya, kırk mil kuzeye ve oradan da yine üslerine olmak üzere, bir üçgen biçimindeydi. O zamana kadar «Şeytan Üçgeni», «Ölüm Üçgeni», «Büyük Deniz», «Atlantik Mezarlığı» gibi birçok isimler alan bu yöreye, «Bermuda» adının takılması, bu uçakların rotasının Bermuda'ya varan doğrunun üzerinde olmasından, ayrıca daha eski kaybolma olaylarının da, kuzey köşesi Bermuda olan bu alanda yer almasındandı. Fakat o güne kadarki yok olma olaylarının hiç biri, tüm manevra filosunun birden, arkadaş gelen dev kurtarma uçağı ve onun içindeki on üç kişilik personelle birlikte kaybolması kadar çok ilgi çekmemiştir.

5 Aralık 1945 günü Fort Lauderdale'den havalandıran kurban filonun görevi «Uçuş 19»u gerçekleştirmekti. Uçaklarda beş subay pilot, dokuz da adı bilinen personel vardı. Bunlar bir uçağa iki kişi olarak dağıtılmıştı. Fakat o gün içlerinden onuncu görevli eksikti. Çünkü o görevli, içine doğan bir kuşku nedeniyle, uçuştan affedilmek istemiş, yerine de başka kimse verilmemişti. Uçaklar Navy Gruman TBM - 3 Avenger tipinde torpido bombardıman uçaklarıydı. Bin mile yetecek yakıt taşıyorlardı. Hava sıcaklığı 65° F, güneş parlaktı. Gökyüzünde tek tük bulutlar dolaşıyordu. Rüzgâr kuzeydoğudan, hafif esmekteydi. Aynı gün sabah uçuşuna çıkmış olan pilotlar, havanın uçuşa çok elverişli olduğunu rapor etmiş bulunuyorlardı. Uçuş 19 için süre iki saat olarak hesaplanmıştı. Uçaklar öğleden sonra, saat ikide havalandırmaya başladılar. Sonuncusu 14.10'da tekerleklerini yerden kesti. 2500 saatlik uçuş tecrübesine sahip bulunan Albay Charles Taylor, filonun komutanıydı. Önce Bimini'nin kuzeyindeki Chicken Shoals mevkiine yöneldiler. Orada hedef üzerinden uçuş denemeleri yapılacaktı. Pilotlar da, personel de tecrübeli havacıları. Uçuş 19'da beklenmedik bir olayla karşılaşılması için hiç bir neden yoktu.

Ama yine de bir şey oldu. Hem de çok kötü bir şey. Saat 15.15 de, hedef üzerindeki uçuşlar tamamlandıktan ve uçaklar doğuya doğru yöneldikten sonra, Fort Lauderdale kulesinde uçaklardan dönüş zamanlarını bildiren, iniş izni isteyen mesaj bekleyen telsizci, uçuş komutanından hiç beklenmeyen şöyle bir mesaj aldı:

Uçuş komutanı (Albay Charles Taylor): Kuleyi arıyorum. Açıl durum. Rotamızdan çıkmış gibiyiz. Karayı göremiyoruz... Tekrarlıyorum... Karayı göremiyoruz.

Kule: Pozisyonunuz nedir? Uçuş komutanı: Pozisyonumuzdan emin değiliz. Nerede olduğumuzdan emin olamıyoruz... Kaybolduk galiba... Kule: Batıya doğru uçun. Uçuş komutanı: Batının hangi yanda olduğunu bilemiyoruz. Her şey bir tuhaf... Garip... Yönlerden bile emin değiliz... okyanus da her zamanki gibi değil...

Saat 15.30'ö, Fort. Lawtev&ale'deki kule görevlisi, Powers'a seslenen bir mesaj kaydetti. Po->wers, öğrenci pilotlardan biriydi. Arayan, Powers'dan pusulasının ne gösterdiğini soruyordu. Powers'-in verdiği karşılık ise şöyleydi: «Nerede olduğumuza bilmiyorum. Son dönüştten sonra kaybolduk galiba.» En yüksek rütbeli kule görevlisi bu arada Uçuş 19'un telsizcisini bulmuştu. Ondan şu mesajı aldı: «Pusulalarımın ikisi de çalışmıyor. Fort Lauderdale'li bulmaya çalışıyorum... Keys üzerinde bir yerde olduğumu biliyorum ama, ne kadar kaymış olduğumuzu bilemiyorum...» O zaman kule yetkilisi ona, güneşi soluna alıp kuzeye doğru uçuşmasını öğütledi. Böylelikle Fort Lauderdale Deniz-Hava üssüne varacakl nasılsa. Buna karşılık şu sözleri duydu: «Şu anda küçük bir adanın üzerinden geçtik... Görünürde başka kara yok...» Demek ki uçak Keys üzerinde değildi. Orada olsa, Keys'in bir uzantısı bi-

çiminde olan karayı görebileceklerdi. Şu halde tüm filo, yönünü kaybetmiş demektir.

Filodan mesaj almak gittikçe güçleşiyordu. Bunun nedeni statikdi. Görünüşe göre, filo da kule'nin mesajlarını duymıyordu. Ama bu arada kule, uçakların birbirleriyle yaptıkları konuşmaları alabiliyordu. Bu konuşmaların bazıları yakıt azalmasıyla ilgiliydi. Ellerinde yetmiş beş mile yetecek yakıt kaldığını söylüyorlardı. Ayrıca saatta yetmiş beş mil hızla esen rüzgârdan da söz edildi. Bütün aletlerin ve manyetik pusulaların bozulduğu, âdeta çıldırdığı söylendi. Her uçağın başka bir yönü gösteriyordu. Bu süre içinde, Fort Lauderdale'in güçlü vericisi bir türlü uçaklara ulaşamıyordu. Uçaklar arası konuşmalar ise hâlâ oldukça iyi işitilmekteydi.

Bu arada üste bulunan personel, Uçuş 19'un karşılaştığı terslik yüzünden çok heyecanlanmıştı. Dünya savaşı biteli henüz yalnızca birkaç ay olduğu için, bir düşman saldırısından bile söz edildi. Kurtarma uçağı hemen harekete geçirildi. Çift motorlu Martin Mariner deniz uçağı, Banana River Deniz-Hava Üssünden, on üç kişilik personeli ile havalandı.

Saat dörtte kule birden Albay Taylor'un komutayı hiç sebepsiz başka bir pilota bıraktığını duydu. Yüzbaşı Stiver'e. Statik yüzünden ve fazla heyecandan gölgelenen bir mesaj, yine de anlaşılabilir biçimde kuleye ulaşabildi: «Yerimizden emin değiliz... Üssün 225 mil Kuzeydoğusunda olduğumuzu sanıyoruz. Her halde Florida'yı geçmiş, Meksika körfezine girmiş olmalıyız...» Bundan sonra

uçuş komutanının 180 derece dönüş emri verdiği anlaşıldı. Florida'ya dönmeyi amaçlıyor olmalıydılar. Ama dönüşü yapar yapmaz, sesleri gittikçe azalmaya başladı. Demek yanlış dönmüşler, üstten uzağa, açık denize doğru uçmaya başlamışlardı. Bazı raporlara göre Uçuş 19'dan son alınan kelimeler şunlardı: «Biz galiba...» Mesajı dinleyenlerin bazıları bunu izleyen sesler arasında aşağıdaki kelimeleri de duyabildiklerini ileri sürüyorlar: «...beyaz suya giriyoruz.... Tümöyle kaybolduk...»

Bu arada kule, kurtarma uçağının havalanışından birkaç dakika sonra, Martin Mariner'de görevli Albay Come'den genel mevkillerine ait bir mesaj aldı ve 6000 metrenin yukarısında kuvvetli rüzgârlar bulunduğunu öğrendi. Bu da kurtarma uçağının gelen son mesaj oldu. Bundan kısa bir süre sonra, bütün arama birliklerine acele bir mesaj verilmiş, beş yerine, şu anda altı uçağın kayıp durumunda olduğu açıklanmıştı. On üç kişilik personeliyle, kurtarma uçağı da yok olmuştu.

Ne Uçuş 19'un uçaklarından, ne de onları kurtarmak üzere yola çıkarılan Martin Mariner'den bir daha mesaj alınamadı. Fakat Miami'deki Opa-Locka Deniz-Hava üssü, akşam saat 17.00'de «FT... FT...» şeklinde çok hafif mesajlar aldığını belirtti. Bu harfler, Uçuş 19'un telsiz şifre harfleriydi. Komutanın uçağı FT-28 di. Ama bu telsizin kayıp filodan verilmesi ihtimali gerçekten çok zayıf görünmektedir. Çünkü verilmiş saati, uçakların yakıtı bittikten iki saat sonraya rastlamaktadır.

Kaybolma gününde başlatılması planlanan ilk arama, havanın kararmış olması nedeniyle ertelen-

di. O gece yalnızca Sahil Koruma Örgütü, kurtulmuş olabilecek kişileri aramakla yetindi. Ertesi gün, şafağın ilk ışıklarıyla birlikte, eşî görülmemiş bir arama başlatıldı. Tarihte benzerine rastlanmayan bu aramaya 240 uçak, ayrıca Solomons uçak gemisinden 60 uçak, dört destroyer, birkaç denizaltı, on sekiz Sahil Koruma gemisi, arama ve kurtarma gemileri, yüzlerce özel uçak, yat ve tekneye ek olarak, Banana River Deniz-Hava Üssünün PBM'leriyle, İngiliz Hava Kuvvetlerinin Baharha'larda bulunan birlikleri de katıldığı halde, hiç bir şey bulunamadı.

O aramada günde ortalama 167 uçuş yapıldı, şafaktan guruba kadar deniz düzeyinin 100 metre üstünden uçuldu, 380.000 mil karelik deniz ve kara, bu arada Atlantik, Karaip denizi, Meksika Körfezi ve Florida'dan parçalar tarandı ve bütün çabalar toplam 4.100 saat sürdü. Bunun sonucu olarak ne bir kurtarma salı, ne bir kalıntı, ne de bir yağ sızıntısı bulundu. Florida ve Bahama plajları haftalarca her sabah kontrol edildi, kayıp uçaklara ait bir parçanın oralara vurma olasılığı üzerinde duruldu. Bütün çabalar başarısızlıkla sonuçlandı.

Üzerinde durulmadık hiç bir ipucu bırakılmadı. Kaybolma günü bölgeden geçmekte olan bir kargo uçağının, kırmızı bir ışık gördüğüne dair haberi, önceleri Martin Mariner'in havada patlamasına yorumlanmıştı. Fakat sonradan bunun doğru olmadığı açıklandı. Daha sonra, bir şilep, saat 7.30 sıralarında bir patlama gördüğünü bildirdi. Ama eğer bu patlama, kayıp Avenger'larla ilgiliyse, uçaklar benzinleri bittikten saatlar sonra, hâlâ havada uçuyorlar demektir. Ayrıca, bütün uçakların bu biçim-

de iz bırakmadan yok olabilmeleri için, hepsinin bir araya gelip, birbirine çarparak patlaması gerekirdi. Üstelik telsizleri çalışmazken. Bu arada ne Uçuş 19'dan, ne de kurtarma ekibinden SOS çağırısı gelmemiş olması ilginçtir. Denize mecburi iniş yapma durumu düşünüldüğünde, Avenger'lerin bunu gerçekleştirebilecek yetenekte uçaklar olduğunu, inişten sonra doksan saniye su yüzünde kalabileceğini, personellerinin ise altmış saniyede uçağı terk etmek üzere eğitilmiş olduğunu hatırlamak yararlıdır. Kurtarma salları uçakların dışında bulunmaktadır. Yani her tür zorunlu inişte, sallara ken-diliğinden yüzecek ve er geç bulunacaktır. Aramanın başlarında bazı görevliler denizde yer yer kabbarmalar gördüklerini bildirmişlerdir. Fakat dalgalar birbirinden o kadar uzaktır ki, uçaklar gerekirse aralardaki düzlüklere inebilecek durumdadır. Son mesajda duyulan «beyaz su» sözü, bu bölgede arasıra karşılaşılan yoğun beyaz sisle ilgili olabilir. Görüşün azalmasını ve okyanusun her zamanki görünümünde olmamasını da bu varsayım açıklayabilir. Ama ne olursa olsun, bundan pusulaların ve jiroskopların etkileneşmesi olanaksızdır. Florida ile Bahama arasında telsizlerin işlemediğı bir ölü nokta da bulunmaktadır. Fakat uçakların sorunları, telsiz mesajları kesilmeden çok önce başlamıştır.

Donanma Soruşturma Kurulu, bütün verileri inceledikten, bu arada kule telsiz görevlisinin Savaş Divanına verilmesini de tartıştıktan sonra (bu görevlinin bütün aletlerini uçakların havalanmasından önce kontrol ettiğı saptanınca suçsuzluğu anlaşılmıştır) olayın nasıl meydana geldiğı konusunda,

incelemeye başlarken olduğı kadar karanlıkta bulunduklarını kabul etmektedir. Hazırlanan raporun bir yerinde şöyle deniyor: «Verilen telsiz mesajında uçakların kaybolduğı ve pusulalarının çalışmadığı belirtilmektedir.» İstihbarat Subayı "Yüzbaşı" W. C. Wingard ise, yaptığı basın toplantısında daha açık sözlü olmayı seçmiş: «... Soruşturma Kurulu üyeleri olup bitenler hakkında geçerli bir tahmin yapabilecek durumda bile değildir.» Kurulun başka bir üyesi, bundan da süslü bir söz söylemiş: «Sanki Mars'a uçmuşlar gibi, birden yok oluverdiler.» işte bu söz, o günden bu yana Bermuda Üçgeninin ayrılmaz bir parçası haline gelen uzay yolculukları ve uçan daireler görüşünü ilk doğuran söz olmuştur. Ciddi araştırmacılar ve oseanografılar nasıl olup da bu kadar çok sayıda uçak ve geminin iz bırakmadan yok olabildiğı, nasıl bunca pilot ve yolcunun kayıplara karşıştığı konusunda çeşitli düşünceler ileri sürmektedir. Olay sırasında Fort Lauderdale Deniz-Hava Üssünde eğitimden subay olan Albay R. H. Wirsching bu «yokoluşu» yıllarca her yönüyle düşünmüş, sonunda bu olayı anlatırken «görünmez olmak» deyiminin kullanılması gerektiğini, çünkü aslında Uçuş 19'un personelinin gerçekten öldüklerinin hiç bir zaman kanıtlanmadığını ileri sürmüştür. (Kurul'un tanık ifadelerini dinlemek üzere tertipleddiğı oturumlardan birine katılan an-nelerden biri, «Sanki oğlum uzayın bir yerinde hâlâ sağlamış gibi bir havaya kapıldım» demiştir.) Miami'de bulunan ve Üçgeni yıllardan beri gözleyen bilimci Dr. Manşon Valentine'in aşağıdaki sözleri ise **Miami News** gazetesinde yayınlanmıştır: «Hâlâ bu-

radalar onlar. Ama başka bir boyuttalar. Belki bir uçan dairenin manyetik gücüyle yaratılan bir başka boyutta.» Sahil Koruma Örgütünün görevlilerinden, Soruşturma Kurulunda da üyelik yapan bir genç, düşüncelerini çok daha açık ve basit biçimde dile getirmeyi seçmiş: «Oralarda ne haltları döndüğünden hiç haberimiz yok.» Son olarak, Kurul üyelerinden bir subayın daha ciddi bir ifadesini kaydedelim: «...Bu eşi görülmemiş kayıp, tümüyle bir esrar perdesi altındadır. Deniz havacılığında bugüne kadar incelenmiş olayların en garibidir.»

Facialarda, özellikle denizde yer aldıkları zaman, genellikle bir 'inanılmaz rastlantı' niteliği bulunur. (Stockholm şilebi, **Andrea Doria** yolcu gemisiyle çarpıştığı zaman, Doria'nın yolcularından yalnızca İspanyolca konuşabilen bir genç kız, çarpışma sırasında kamarasının bir parçasıyla birlikte Stockholm gemisine, o gemide tek İspanyolca bilen denizcinin yanı başına uçmuştur.) Uçuş 19 olayı da bu rastlantılar kuralına istisna yaratmamaktadır.

Burada sıraladığımız bilgilerin çoğu, o sıra Fort Lauderdale'de eğitmen subay olarak görevli bulunan R. H. Wisching'in notlarından alınmıştır. Bu notlar arasında uçuş gününün sabahı yer alan oldukça ilginç bir olay da dikkati çekmektedir. Bu olay, Uçuş 19'dan önce yapılan sabah uçuşu ile ilgilidir. Heyecan yaratma bakımından öğleden sonrakı uçuşla karşılaştırılamayacak durumda olan bu sabah uçuşuna, genellikle pek dikkat edilmemektedir. Hatta kaybolma olayıyla ilgili raporların bile

pek azı sabah uçuşuna değinmektedir. Oysa bu uçuşta da puslalar anıza yapmış, uçaklar üslerine dönecekleri yerde, elli mil kadar kuzeyde bir noktaya dönmüşlerdir.

Felâket öncesi uyarısının, Uçuş 19 grubundan iki kişiyi açıkça etkilediğini görüyoruz. Bu kişilerden biri uçuş eğitmeninin kendisidir. Uçuştan önce yapılan brifing toplantısı:na geç gelmiş ve görevden affını dilemiştir. Bu dileğine hiç bir neden göstermeyen eğitmen, yalnızca bu uçuşta görev almak istemediğini ileri sürmüş, yerine bir başkası bulunamadığı için dileği kabul edilememiştir.

İkinci uyarı, Albay Wirsching'in kendisinin de tanık olduğu bir olayla su yüzüne çıkmıştır. Bu, üzerinde o günden bu yana, enine boyuna konuşulmuş, tartışılmış bir olaydır. Uçuş 19'da görevli olan onbaşı Allan Kosnar, zamanında görev yerine gelmemiştir. Sonradan basında, onbaşının şöyle söylediği yayınlanmış bulunuyor: «Nedenini bilmiyorum ama, o uçuşa katılmamaya karar verdim.» Albay Wirsching'in notlarından bu onbaşının Guadalcanal'da çarpışmış tecrübeli bir denizci olduğunu, terhisine dört ay kaldığını ve bu olaydan aylarca önce, uçuş hizmetlerinden affını istediğini öğreniyoruz. 5 Aralık günü de aynı konu görüşülmüş, Wirsching onbaşıya, uçmamak için görevli çavuştan izin almasını söylemişti. Onbaşı gerekli izni aldı, böylelikle Uçuş 19, bir kişi eksik kadroyla havalandı. Uçakların tehlikede olduğu anlaşıldığı zaman, Albay Wirsching gönüllü aramak üzere yatakhaneleri dölaştığında, ilk karşılaştığı insan Onbaşı Kosnar oldu. Onbaşı; «Bana çavuştan izin istememi söyle-

mistiniz.» dedi. «istedim, o da verdi. Şimdi kaybolan da, benim katılacağım uçuştı.»

Garip olan nokta, uçağa binerken kadronun eksiksiz olduğuna ilişkin rapordur. Sanki son anda başka birisi sıraya girmiş ve uçuşa katılmış gibi. Bu yüzden üstte, saatta bir sayımlar ve yoklamalar yapılmış, kaybolan bir kişinin kim olduğu bulunmak istenmiştir. Oysa üssün tüm kadrosu yerindedir. Bu yüzden «Eksiksiz Kadro» raporu da bu olaya eklenecek yeni bir bilmece olarak kalmaya mahkumdur.

Bir de, olaydan tam yirmi dokuz yıl sonra ortaya çıkan garip açıklamaya değinelim. 1945'den bu yana Uçuş 19 olayını inceleyen muhabir-yazar-konferansçı Art Ford, 1974 yılında bir televizyon programında, eskiden duyduğunu ileri sürdüğü şöyle bir bilgiyi açıklamıştır. Kaybolma sırasında Albay Taylor telsize şu sözleri söylemiş: «Peşimden gelmeyin... bunlar uzaydan gelmiş benziyor.» Ford bu bilgiyi kendisine yıllar önce, olay sırasında, radyoya meraklı bir amatürün verdiğini, bu yüzden kendisinin o sırada bunu pek de önemsemediğini, amatörlerin hareket halindeki bir uçaktan gelen mesajı okumakta güçlük çekeceğini düşünerek, ayrıca heyecanın ve her tür dedikodunun da fazlalığı nedeniyle, üzerinde durmadığını söylemiştir.

Fakat daha sonraki incelemeleri sırasında, evlatları o gün kaybolan ana-babaların baskısıyla harızlanan son bir resmî raporda, kule ile uçaklar arasında gidip gelen mesajları okurken dikkatini çeken bir noktaya rastlamıştır, önceden gizli olan bu

resmî raporu ancak kısmen inceleme izni alabilen Ford, burada amatür kısa dalga radyo meraklısının kendisine verdiği cümlelerin bir parçasını bulmuştur. «Peşimden gelmeyin», önemli sayılabilecek bir nokta, bu sözün daha önceki raporlara hiç alınmayışındır. Buradaki bu «öteki dünyaların işe karışması» fikri, diğer bazı kaybolma olaylarında da sezilmektedir.

Bermuda Üçgeni içinde bu olaydan önce ve sonra, bir sürü gemi, yat ve diğer taşıtların yok olmasıyla karşılaşılırsa da, Avenger'larla Martin Mariner'in kaybı, uçakların da üçgene kurban olabileceklerinin ilk belirtisidir. Bu olaydaki kadar çok sayıda ve tecrübeli deniz-hava birliklerinin, bu çapta katıldığı bir aramaya daha önce hiç rastlanmamıştır. Bundan sonra uçak kaybolma olaylarının her birinde yoğun arama işlemlerine girilmiş, kurbanları kurtarmaktan çok, başlarına gelenin ne olduğunu anlamaya dönük aramalar yapılmıştır.

Uçuş 19 olayından sonra, ticarî, özel ve askerî uçakların yok olması da, artık normalleşen gemi kayıpları gibi, can sıkıcı bir düzenlilikle yer almaya başladı. Bu yeni olayların yıllar önce yer alan olaylardan tek farkı, bugün hava kurtarma ekiplelerinin üslerle radyo bağlantıları, ileri teknolojik aletler ve geliştirilmiş arama yöntemleri sayesinde, her yok olma olayının daha etkin biçimde incelenmesi, araştırılmasıdır.

1947 yılının 3 Temmuz günü, altı kişilik personeliyle Bermuda'dan Morrison Askerî Havaalanına (Palm Beach) uçmakta olan **U.S. Army C-54** uça-

ğı, Bermuda ile Palm Beach arasında bir yerde yok oldu. Uçağın son bilinen pozisyonu, Bermuda'dan yüz mil kadar uzakta bulunmasıydı. Hemen yoğun bir deniz-hava aramasına geçildi. Kara ve Deniz Kuvvetleriyle Sahil Koruma örgütü görevlileri yüz mil karelik denizi taradılar, fakat orada (kayıp uçakla ilişkisi saptanamayan birkaç koltuk yastığı ile bir oksijen tüpü dışında) hiç bir şey bulamadılar. Ne bir kalıntı, ne de bir yağ izi. Kayıp olayları sıralandıkça endişe verici bir gerçek daha ortaya çıktı. Yok olma olayları çoğunlukla turizm ve otelcilik sezonunun doruğunda, Kasım ile Şubat ayları arasında yer alıyor, bir çoğu da özellikle Noelden birkaç hafta önce, ya da birkaç hafta sonra oluyordu. Eskiden bir Lancaster bombardıman uçağıyken sonradan yolcu uçağına dönüştürülmüş bulunan, dört motorlu Tudor IV İngiliz uçağı Star Tiger, 29 Ocak 1948'de Asor'dan Bermuda'ya doğru uçarken kayboldu. İçinde altı personel ve yirmi beş yolcu vardı. Yolcular arasında İngiltere'nin İkinci Dünya Savaşı hava mareşallerinden Sir Arthur Cunningham da bulunmaktaydı. Programa göre **Star Tiger** gece saat 22.30'da Bermuda'daki Kindley Field havaalanına inecekti. İnşiten kısa bir süre önce pilotun kontrol kulesine verdiği mesajda, «Hava çok uygun, tam dakikasında inebileceğimizi sanıyorum,» dediği duyuldu. Uçağın o andaki pozisyonu Bermuda'nın 380 mil kuzeydoğusuna düşüyordu.

Bir daha mesaj gelmedi ama, **Star Tiger** da gelmedi. Ne bir SOS, ne de uçağın bozulan koşullar altında seyrettiğine dair bir belirti alındı. Gece

yarısı **Star Tiger**'in geciktiği kaydedildi. Ertesi gün olan 30 Ocak günü, yoğun bir kurtarma ve arama işlemine girildi. Otuz uçak ve on gemi, bölgeyi günlerce taradı, fakat sonuç alamadı. Yalnızca 31 Ocak günü, Bermuda'nın kuzeybatısında birkaç kutuyla birkaç boş yağ varili bulundu. Ama eğer bunlar **Star Tiger**'a aitse, demek uçak başına gelen o bilinmez belâya uğramadan önce, rotasından yüzlerce mil uzaklaşmış bulunuyordu. Oysa pilot kule ile kurduğu son bağlantıda ne rotasında, ne de uçağın çalışmasında hiç bir bozukluktan söz etmemişti.

Aramalara devam edilirken Atlantik kıyısındaki birçok amatör radyo meraklısı, noktalarla verilen karmaşık bir mesaj kaydettiklerini ileri sürdüler. Sanki Mors alfabesini bilmeyen biri mesajları düşünce taşına gönderiyormuş gibi. Noktalar «Tiger» harflerini veriyordu. Bu sırada Newfoundland'daki Sahil Koruma örgütünden, daha da garip bir haber geldi. Noktalamalar sona erdikten sonra birisi sesli mesaj vermiş, aşağıdaki harfleri tekrarlamıştı:

G - A - H - N - P.

Bunlar, kayıp **Star Tiger**'in şifre harfleriydi.

Bu mesajların taklit olduğu kanısına varıldı, özellikle bazı kimselerin faciaları nasıl merakla izledikleri, böyle şeylerden nasıl zevklendikleri bilindiği için, birinin böyle bir muzipliğe kalkışması gerçekten de olmayacak şey değildi. Fakat bu olayın Uçuş 19'dan Miami'ye, hemen hemen uçağın benzinini bittikten iki saat sonra gelen mesajı hatırlatıldığı, sanki kaybolan uçak, uzayın ya da zamanın

içinde gittikçe uzaklaşıyormuş gibi bir duygu yarattığı da inkâr edilemez.

İngiltere Sivil Havacılık Bakanı, **Star Tiger** sorununu incelemek üzere, derhal Lord Macmillan başkanlığında bir Soruşturma Kurulu topladı. Kurulun raporu, uçağın kaybolmasından sekiz ay sonra yayınlandı. Rapora göre **Star Tiger'in** radyo veya mekanik aygıt bozukluklarından, benzin bitmesinden, ineceği alanı bulamamasından, meteorolojik olaylardan, ya da yükselti hatalarından ötürü denize düşmüş olamayacağı ileri sürüldü. Tudor IV uçaklarının dizaynı ve yapısı göz önüne alındığında «**Star Tiger**»da teknik hatalar ve eksiklikler bulunması, standartlardan ayrılması da söz konusu değil»di. Kurulun bu konuda vardığı yargı, Üçgen içinde yok olan bütün uçaklar için de geçerli bir yarıydı:

«Bu kadar şaşırtıcı bir sorunun bugüne kadar soruşturma konusu olmadığını söylemek abartma sayılmaz... **Star Tiger'in** başına gelen felâket için hiç bir geçerli delil ve neden görülememiştir, kurulumuz ancak bazı düşünceler sıralamakla yetinecektir. Fakat bunların hiç biri bir olasılık bile sayılamaz. İnsanla makinenin işbirliği yaptığı her çalışma alanında, farklı karakterde iki öge vardır. Bunlardan biri, çok iyi bilemediğimiz faktörlere bağlı olan insan dengesi, ikincisi ise, bambaşka kurallara bağlı olan mekanik ögedir. Bunların herhangi birinde ya da ikisinde birden arızalanma olabilir. Ya da bir dış etken, hem insanı hem de makineyi etkisi altına alabilir. Bu olayda ne olduğu hiç bir zaman bilinemeyecektir.»

Star Tiger'in yok oluşunun birinci yıldönümünden on iki gün önce, olağanüstü ve kuşku veren bir rastlantıyla, kayıp uçağın ikizi olan ve aynı şirketin malı olan **Star Ariel**, yedi personeli ve on üç yolcusuyla, Bermuda'dan Jamaica'ya uçarken, 17 Ocak 1949 günü kayboldu. Aslında Londra'dan gelmekte olan uçak Santiago'ya (Şili) gidiyordu. Bermuda'ya inmesi, önündeki on saatlik uçuşa yetecek kadar yakıt almak amacıyla idi. Uçak Bermuda'dan sabah saat 7.45'de havalandı. Deniz sakin, hava güzeldi. Kalkıştan elli dakika sonra kaptan pilot Bermuda'yı arayarak şu mesajı verdi:

«Bermuda'dan Kingston - Jamaica'ya uçmakta olan **Ariel'in** kaptanı McPhee konuşuyor. Uçuş yüksekliliğine çıktık. Hava güzel. Kingston'a varış programı göre olacak... Kingston'u aramak üzere radyo frekansını değiştiriyorum.»

Star Ariel'den bir daha mesaj gelmedi.

Aramalar başladığı sırada, bölgede manevra yapmakta olan bir Amerikan Donanma Birliği vardı. İki uçak gemisi, uçaklarını Sahil Koruma kuvvetlerine yardıma gönderdiler. İngiliz uçakları da Bermuda'dan ve Jamaica'dan geldi.

Yüzey aramasına kruvazörler, destroyeler ve Amerikan savaş gemisi **Missouri** ile, o sıra o yörede bulunan ticarî gemiler de katıldı. Bütün gemilere gönderilen radyogram aşağıdaki gibiydi:

1242GMT 17 OCAKTA JAMAICA'YA GİTMEK ÜZERE BERMUDA'DAN HAVALANAN BRITISH SOUTH AMERICAN HAVAYOLLARININ STARARIEL/GAGRE UÇAĞI SON ME-

SAJINI VERDİĞİ ZAMAN BERMUDA'NIN ON BEŞ MİL GÜNEYİNDE 216 DERECE ROTASI ÜZERİNDEYDİ. MESAJ 1337GMT 17 OCAK TARİHLİYDİ.

BÜTÜN GEMİLERİN UÇAK DÖŞEME-
RİNE VEYA MAVİ YASTIKLARA, YA DA BU-
NA BENZER KALINTILARA RASTLADIKLARI
TAKDİRDE BU İSTASYONA BİLGİ VERMESİ
RICA OLUNUR. UÇAĞA AIT TÜM EŞYALARIN
ÜZERİNDE BSAA MARKASI BULUNMAKTA-
DIR.

Yetmiş iki uçak yan yana, zaman zaman ka-
nat kanata uçtu, okyanusun 150.000 mil karelik ala-
nını taradı. Uçağa ait bir tek kalıntı bile bulama-
dılar. 18 Ocak günü, deniz üzerinde garip ışıklar
görüldüğüne dair mesajlar hem bir İngiliz, hem de
bir Amerikan uçağından geldi. Fakat o yöreye gön-
derilen arama ve kurtarma birlikleri hiç bir şey
bulamadılar. 22 Ocak günü, Hava Kuvvetleri ara-
mayla son verdi.

Bu iki İngiliz uçağıının yok olması arasında bir
yıl bile geçmiş değildi. Uçakların aynı şirketin malı
olması, aynı yörede yok olması, akla sabotaj ola-
sılığını getiriyordu. Bugün olsa, herkes en önce
uçakların kaçırılmış olduğunu düşünenecekti kuşku-
suz. İngiliz Soruşturma Kurulu bütün olasılıkları, bu
arada pilot ve personel eğitimini, alet durumunu,
hava koşullarını incelediyse de hiç bir ipucu elde
edemedi. Raporlarında, «... enkaz bulunamaması
nedeniyle kanıt da bulunamadığı için **Star Ariel'in**

kazaya uğrama nedeni bilinmemektedir,» deni-
yordu.

O sırada ileri sürülen bir düşünce üzerine,
uçağıın yangın söndürücülerinden sızan metil bro-
mid'in, basınç devresine geçmesi ve bir patlamaya
yol açabileceği akla geldi. Bu durum gerçekten, bir
tek uçağıın kaybına neden olabildiği ama, aynı böl-
gede yok olan birçok uçak için aynı olağanüstü
durumu düşünmek mümkün değildi.

Star Ariel'in bu kadar yoğun biçimde aranma-
sının nedenlerinden biri de, bu olaydan çok az ön-
ce, 28 Aralık 1948 günü San Juan'dan Miami'ye
uçmakta olan bir DC-3'ün, sabahın erken saatlerin-
de, taşıdığı otuz altı kişiyle birlikte yok olmuş ol-
masıydı. Bu uçağıın aramasına henüz bir hafta ön-
ce son verilmişti. O aramada da kırk askerî uçak,
sayısız gemi, 300.000 millik okyanusu ve kıyıları ta-
ramış durmuşlardı. Aslında DC-3'ün yok oluşu, öteki
iki uçaktan daha bile şaşırtıcıydı. Bu uçak da güzel
bir havada, gece uçuşu için havalanmış, saat
22.30'da tekerleklerini yerden kesmişti. Uçuş sıra-
sında bir ara kaptan pilot Robert Linquist telsize
şöyle demişti: «Belki inanmazsınız ama, biz hep bir
ağızdan Noel şarkıları söylüyoruz burada.» (Bu söz
yok olma olaylarının yoğunlaşma mevsimini akla
getiriyor.)

DC-3'ten gelen bir mesaj, sabah saat 4.13'de
Miami kulesi tarafından kaydedildi: «Alana yaklaşı-
yoruz... Şu anda elli mil güneydeyiz... Miami'nin
ışıkları görünmeye başladı. Her şey yolunda. İnş
talimatını bekliyoruz.» Bir daha uçaktan ses gel-
medi. Kara ve deniz aramaları hiç bir enkaz bula-

madı. Kimse kurtulamadığı gibi, personelin ve yolcuların başına gelen de hiç bir zaman öğrenilemedi. Kaptan, uçağın yerini elli mil güneyde olarak tarif ettiğine göre, havada bir patlamanın, bir ışığın, ya da bir SOS veya MAYDAY çağrısının fark edilmemesi ayrıca ilginç. Uçağın yok olduğu yer Keys üzerinde olduğu için, derinliği ancak yirmi metre olan, duru sular üzerinde demektir. Bu durumda uçağın bulunamamasına, tanınmamasına olanak var mı? Bunun gibi, alana inmek üzereyken yok olan başka uçak olayları da vardır. Biraz sonra göreceğimiz gibi, bir gemi, yanaşacağı limanın görüş alanına girdikten sonra yok olmuştur.

Kaybolan büyük uçaklara hep aynı şey olmaktadır. Önce normal bir uçuş, sonra... hiç bir şey... ne enkaz, ne yağ, ne yüzen kalıntılar, ne de köpekbalıklarının kuşku verecek biçimde toplandığı bir alan.

Daha küçük uçaklar da bu arada yok olmaya açıklarında yok olan küçük uçakların sayısı dokuzdevam ettiler. 1949'un Aralık ayı içinde, Florida'da. Kayboluş biçimleri böylesine kuşku uyandıracak durumda olmasa bile, sırf sayının yüksek olması bile, alanda bir tehlike bulunduğunu açıkça ortaya koymaya yeter.

Uçakların kaybolması 1950'ler boyunca da sürdü. Mart 1950'de U.S. Globemaster adlı uçak, İrlanda'ya giderken, üçgenin kuzey ucunda kayboldu. 2 Ocak 1952'de otuz üç yolcu ve tayfa taşıyan bir İngiliz uçağı, Jamaica'ya giderken, yine üçgenin kuzey ucunda kayıplara karıştı.

30 Ekim 1954'de bir Amerikan deniz kuvvetleri

uçağı, kırk iki kişi tutan yolcu ve personeliyle birlikte, Maryland'dan Asor'lara uçarken yok oldu. 200'ü aşkın uçakla birçok gemi, yüzlerce mil karelik okyanus parçasını taradıysa da, hiç bir şey bulamadı. Bazı başka kaybolma olaylarındaki gibi, bunda da uçak ortadan yok olduktan az sonra, belli belirsiz bir SOS çağrısı alındı.

5 Nisan 1956'da, sivil kargo uçağı haline getirilmiş bir B-25, üç kişilik personeliyle, Bahama'lardaki Andros adasının doğusunda, bir mil derinliğindeki bir su altı vadisinin üzerinde kayboldu.

Amerikan Deniz Kuvvetlerine ait bir Martin Marlin P5M, dokuz kişilik personeliyle, kontrol uçuşu sırasında, 9 Kasım 1956 günü yok oldu.

8 Ocak 1962 günü Virginia'daki Langley Hava Kuvvetleri Üssünden Asor'lara gitmek üzere havalandıran Amerikan Hava Kuvvetlerinin KB-50 tanker uçağı, tıpkı 1954'deki Super Constellation uçağı gibi kayboldu. Bunda da, anlaşılmaz bir güçlükten söz eden hafif bir radyo mesajı alındı. Tıpkı öteki olaylardaki gibi, yine ne bir enkaz, ne de olayı anlatacak bir belirti bulundu. Bu olayların her birinde personelin elinde yeterince kurtarma gereci bulunduğu bilindiğinden, uçağın başına gelen her ne ise, çok çabuk geldiği varsayılabilir.

Uçuş 19 pilotlarındaki şaşkınlığı hatırlatan bir olay da, Bahama'lardaki Nassau adasına uçarken, Büyük Abaco adası yakınlarından geçen bir özel uçağın SOS çağrısında tekrarlandı. Hava çok açık olmasına rağmen, pilot sis içinde uçmakta olduğunu söylüyordu. Ne kendi pozisyonunu biliyor, ne

de altındaki adaları görüyordu. Oysa çevredeki insanlar, bölgede görüşün çok iyi olduğunu belirtmekteydiler.

28 Ağustos 1963'te iki uçağın kaybolması da, önce bir yok olma sanıldı. Fakat enkaz bulununca, sorun daha da derinleşti. Bunlar dört motorlu KC-135 jet Stratotanker'lerdi. (Üçgende ilk jet olayı). Florida'daki Homestead Hava Üssünden Bermuda'ya doğru uçarken, üç yüz mü güneybatıda kayboldular. Yoğun bir arama sonucu, kayıp uçaklar olduğu sanılan bir enkaz, Bermuda'nın 260 mil güneybatısında bulundu. Yetkililer bu durumda iki uçağın çarpışmış olabileceğine karar verdiler. Fakat birkaç gün sonra, 160 mil uzakta ikinci uçaktan da enkaz bulundu. Eğer hava kuvvetlerinin ifade ettiğine göre, birbirine yakın uçmadıkları halde, aralarında yine de bir çarpışma olabilmişse, enkazları birbirinden ayıran etkenin okyanus akıntılarından daha hızlı hareket eden bir etken olması gerekirdi. Yok eğer her iki uçak ayrı ayrı, fakat aynı anda düşmüşse (Avenger'ler gibi), o zaman da neden aletlerinin böyle birlikte bozulduğu düşünülmeye değerdi.

Ertesi ay, 22 Eylül'de, Delaware'den Asor'lara uçmakta olan C-132 kargo uçağı yok oldu. Pilotun son mesajı, Jersey kıyılarından seksen mil kadar güneyde bulunduğunu belirtiyordu. 25 Eylül'e kadar sürdürülen büyük çapta arama sonucu hiç bir enkaz bulunamadı.

5 Haziran 1965'de, on personel taşıyan C-119 uçağı, Homestead Hava Üssünden Büyük Türk adasına uçarken yok oldu. Son alınan mesaja göre

uçak, ineceği alandan 100 mil uzakta olduğunu belirtiyordu. İniş bir saat sonraydı. Başka mesaj alınmadı. Beş gün beş gece süren aramalar sonucu hiç bir şey bulunamadı. Avenger'ların ve diğer kayıp uçakların olaylarında görüldüğü gibi bu sefer de son anlarda, gittikçe hafifleyen, işitilmez olan radyo mesajları alındı. Sanki bir engel, sesin gelmesine olanak vermiyormuş, ya da uçak gittikçe uzayın ve zamanın ötesine uzaklaşmış gibiydi. Aynı anda C-119'un rotasında, fakat ters yönde uçmakta olan bir uçağın hava koşullarını iyi, görüş uzaklığını çok açık olarak tanımladığını bilmek de ilginçtir.

1945'le 1965 arasında bu alanda on beş kargo uçağı ve bir sürü de yolcu uçağıyla askerî uçak kayboldu. Olaylar hiç de son bulacağı benzemiyordu.

7 Haziran 1964 günü Nassau'dan Büyük Türk Adasına hafif bir uçağa uçmakta olan ehliyetli pilot Carolyn Cascio'nun da yok olmadan önce verdiği mesajlar ilginçtir. Büyük Türk adasının bulunması gereken yere varınca, Bayan Cascio telsizde yönünü bulamadığını, iki yabancı adanın üzerinde dönüp durmakta olduğunu söyledi. «Boş bu adalar... Bir kurtuluş yolu yok mu?» dediği duyuldu. Garip olan bir nokta, aynı sıralarda Büyük Türk adasında bulunanların da gökte hafif bir uçağın yarım saat kadar dolaşıp sonra gözden kaybolmasını görmüş olmalarıydı. Yerdekilere uçağı bu kadar iyi görünürken, pilotun adadaki binaları görememesi nasıl açıklanabilirdi?

Palm Beach - Florida'dan dört kişiyle Bimini'-ye uçmakta olan Chase YC-122 uçağı, 11 Ocak 1967 günü Bimini'nin biraz kuzeybatısında kayboldu.

Çok yakın zamanlardaki bir kayıp olayı da, 1 Haziran 1973 günü Fort Lauderdale'den Freeport'a uçmakta olan Cessna 180 uçağının pilotu Reno Rigoni ve yardımcı pilot Bob Corner ile birlikte yok olmasıdır. Belirli rotanın yakınlarında yapılan arama da hiç bir enkaz bulunamamış, bu olayda bir yardım çağırısı da alınmamıştır.

Bu kitap baskıya girerken, Asor'ların dokuz yüz mil güneybatısında ilginç bir kaybolma olayı daha yer almış bulunmaktadır. 17 Şubat 1974 günü Thomas Gatch adlı transatlantik baloncusunun kaybolması. 223.000 mil karelik deniz, Amerikan Donanmasınca aranmış, fakat hiç bir iz bulunamamıştır. Alanın genişliği ve rüzgârların düzensizliği gerçi balonun dalgalara gömülüp kaybolmasını açıklamaya yeteriyse de, olayın uçgen içinde yer alması ilginç olmaktadır.

Her olayda çeşitli akla yakın nedenler ileri sürülmektedir. Fakat resmî raporlarda olsun, kitap ve makalelerde olsun, bazı tanıdık cümlelerin sık sık yer aldığı da gözden kaçmamaktadır. Her seferinde belirgin Hava türbülansı rapor edilmektedir. Ayrıca atmosferik aberasyonlar, manyetik anomali, elektromanyetik güçlükler belki bazı kayıp olaylarını açıklayabilir ama, bu kadar çok sayıda uçak ve geminin kaybını açıklamak için çok yetersiz kalmaktadır.

Donanma ve Sahil Koruma örgütleri, bu alan içinde bir noktada pusulaların saptığı, telsizlerin

ölüleştığı bir yerin varlığını kabul etmektedir. Resmî tutum, Yüzbaşı S. W. Humphrey'in şu sözleriyle açıklığa kavuşmaktadır:

«Bu alanda bir atmosferik aberasyon bulunduğu, ya da şimdi değilse bile, eskiden bulunduğu, kabul edilecek şey değildir. Uçak filoları ve kontrol uçuşları her gün bu bölgede olaysız uçup durmaktadır.

Yine de, Bermuda Üçgeninin özellikle güney yörelerinde, Bahama'larla Florida ve Keys arasında yer alan olaylar, Ivan Sanderson'un sözlerinde ilginç bir görünüm almaktadır:

«Bu alandaki kaybolma olayları başka hiç bir bölgedekiyle karşılaştırılamayacak kadar fazladır.»

Gerçekten, Dale Tittler'in «**Esrarın Kanatları**» adlı eserinde belirttiği gibi, bugüne kadar bu alanda oldukça büyük bir uçak filosunun kayıplara karıştığı ve iz bırakmadığı açıktır.

«Bütün bu uçakların pilotları tecrübeli, personelleri eğitilmiştir. Hepsinde telsiz ve kurtarma gereçleri vardır. Hepsi de güzel havada kaybolmuş-tur.»

Burada çok ilginç bir başka nokta dikkati çekmektedir.

«Uçakların hemen hepsinin yok olması gündüzze rastlamaktadır.»

«**Batmalar, Kazalar ve Facialar**» kitabının yazarı Robert Burgess ise, «Bu esrareniz kazalarda şanstın çok daha büyük bir gücün rol oynadığını varsaymak için her neden vardır,» demektedir.

Burgess'e göre, adına ister atmosferik aberas-

yon, ister başka şey diyelim, bu nesne uçak ve gemilere hiç uyarısız saldırmakta, ve korkmamıza yetecek kadar da sık saldırmaktadır.

Daha önce de söylediğimiz gibi, üçgenin sınırları hakkındaki tartışma hâlâ sürüp gitmektedir. Ayrıca, üçgenin varlığı bile tartışma konusudur. Bugüne kadar söz konusu alanın, kuzey köşesi Bermuda'da olan bir üçgen olduğu da, Batı Atlantik'de bir elips olduğu da, kıta sahanlığı boyunca uzanan bir şerit olduğu da çok söylenmiştir. Bıçımı ne olursa olsun, bu alanda büyük bir kaybolma folkloru yaratılmış bulunmaktadır. Kayıplar ister uçak, ister gemi, ister yat, ister yelkenli, ister denizaltı, isterse bu taşıtların içindeki canlılar olsun, bu gerçek değişmemektedir. Bugün Bermuda Üçgenine esrarengiz güçler atfetmek o kadar yaygınlaşmıştır ki, her kayıp ve kaza olayı, öteki açıklanmamış eserlerini de ortaya getirmekte, söz konusu etmektedir.

Radyo ve televizyonun bu konuya sık sık değinmesi dinleyicilerden haklı sorular gelmesine neden olmaktadır. Özellikle o bölgeye yolculuk yapmayı planlayanlardan. Bu korku dolu sorulara genellikle verilen cevap, alanda her gün çok sayıda normal seferler yapıldığı, bu yüzden bir tehlike olmadığı yolundadır. Seyahat şirketleri, yolcuların «Bermuda Üçgeninin içinden mi uçuyorsunuz?» sorusuyla pek sık karşılaşmaktadırlar. Bu soruya olumsuz cevap vermek çok kolaydır, çünkü bir keresinde üçgenin sınırları kesin değildir. Bir keresinde uçağın gelmesi geciktığı için sabırsızlanan bir

grup yolcuya, mazeret göstermek amacıyla şöyle dendiği biliniyor: «özür dileriz. Bermuda Üçgeninin dışından dönmek zorunda kaldık da...»

Bu konuda insanın yüreğini rahatlataban bir gerçek, bugünkü uçakların, geçmişte kaybolanlara oranla çok daha fazla güvenlik tertibatına sahip olmasıdır. Bu gereçler, kaybolma olaylarının bazılarında henüz kullanılmıyordu. Bunlar arasında transistörler, decca hi-fix'ler, loran'lar (Star Ariel'de vardı), ve bugünkü küçük uçakların bile kullandığı «omni» sayılabilir. Omni, bilindiği gibi, radyoyla kontrol edilen ve uçağın en yoğun bulutlar arasından bile istediği alana uçmasını sağlayan bir sistemdir.

Fakat bütün bu modern gelişmelere rağmen. Üçgenin içinde garip olaylar hâlâ yer almaktadır. Geçen yıl birkaç uçak kara üzerinde, Miami havaalanının yakınında, kendi kendine esrarengiz bir biçimde parçalandı. Bunlar arasında Eastern Airlines'a ait 401 uçuş numaralı Lockheed L -1011 uçağı da bulunmaktaydı. Bu olayda, 100 kişilik yolcu ve personel grubunun hayatı kaybedildi. (29 Aralık 1972). Bu uçağın başına gelenler diğer bS'ı kaybolma olaylarına da ışık tutabilecek niteliktedir. Dr. Manşon Valentine şöyle demektedir:

«Verilere göre uçuşun son yedi sekiz saniyesi boyunca uçak öyle büyük bir hızla alçalmıştır ki, ne pilotlar, ne de Miami kulesi, durumu incelemeye olanak bulamamıştır. Bütün altimetreler çalışır durumda olduğu için, normal zamanda pilot böyle bir durumu düzeltir-

İrildi. Oysa alçalış o kadar büyük bir hızla oldu ki, Miami kulesi bunu radarın ancak bir turunda, yani kırk saniyelik bir süre içinde, farkedebilirdi. Radarın ikinci turunda uçak 900 kademden 300 kademeye inmiş gözükiyordu. Oysa esas uçuş yüksekliği olan 2000 kademedan ayrılmış olduğu bile daha yeni farkedmişti. O ana kadar artık yere çarpmış olmalıydı.

Bu yükseklik kaybı oto-pilot bozukluğundan, hız kesilmesinden, pilot acemiliğinden veya buna benzer nedenlerden olamaz. Bunda bir atmosferik neden, büyük ihtimalle manyetik bir etken olması gereklidir.

Uçakların ve gemilerin esrareniz biçimde yok olması, ya da kendi kendine parçalanması gibi olaylarda, gittikçe daha çok sayıda insan, bu kurbanların normal nedenler sonucu ölüp ölmediğinden kuşku duymaya başlamıştır. Acaba pilot yorgunluğu veya hatası, kontrol eksiklikleri, hava koşulları, yapı veya motor arızaları, vb. gibi nedenler sonucu mu, yoksa gökyüzünden uçakları, denizden gemileri çekip alıveren o esrarlı gücün etkisiyle mi aramızdan ayrılmaktadırlar? John Godwin «**Bu Şaşırtıcı Dünya**» adlı kitabında böyle bir ihtimalin kamuoyu tarafından kabul edilmesi durumuna değinirken, Amerikan ve İngiliz yetkililerinin Üçgeni resmî olarak «tehlike bölgesi» diye tanımlamadıklarını dikkati çekmekte, gerek deniz, gerekse havacılık uzmanlarının çoğunlukla bu yörede kendilerini teknik güçlüklerle değil, çevresel etkilerle karşı karşıya olarak düşündüklerini belirtmektedir. «Onbeşinci yüzyılda yaşayan bi; 'İlm-i simya'cıya, rad-

yum gücü ne kadar yabancıysa, belki üçgen içinde yer alan olayların nedeni de bugünün insanına o kadar yabancı bir şeydir,» demektedir. Bu arada, «Kaybolan gemilerle uçaklar arasında bir bağ bulunduğundan emin olamayız. Fakat hepsinin bu kadar dar bir coğrafik alana sıkışması ilgi çekmektedir,» diye eklemektedir.

1940'ların uçak olaylarından çok önce, Bermuda Üçgeninin bulunduğu, Hatteras burnunu, Carolina'ların sahillerini ve Florida boğazını içine alan denize «Gemi mezarlığı» denilmekteydi. Buradaki batma olayları genellikle ansızın patlayan fırtınalardan, ya da denizin kabarmasındandı. Bu arada, Sargasso Denizine de «Gemi Mezarlığı», «Kayıp Gemiler Denizi» gibi adlar takılmıştı ama, bunun nedeni az öncekinin tersiydi. Burada kaybolan gemiler fırtınalar nedeniyle değil, sakin deniz üzerinde yok oluyorlardı. Alan içinde büyük gemilerin SOS çağırısı vermesizin ve geride enkaz ve ceset bırakmaksızın, esrarlı bir biçimde yok olması, çok eski yıllardan beri dikkati çekiyordu. Fakat 1945 uçak olaylarına kadar, irili ufaklı gemilerin kaybolması bir devamlılık faktörü aranmamıştı. Uçuş 19 sırasında **Manchester Guardian** gazetesinin bir manşeti bu tepkinin ilginç bir örneğidir: «SARGASSO MEZARLIĞI ARTIK YALNIZ GEMİLERİ DEĞİL, UÇAKLARI DA ALIYOR.»

Kayıp uçaklar, tüm dünyanın dikkatini Bermuda Üçgeni üzerine topladı. Fakat bundan önce de 170 yıl boyunca, hatta belki daha önce, kayıtların tutulmasına başlanmadan önceden beri, irili ufak-

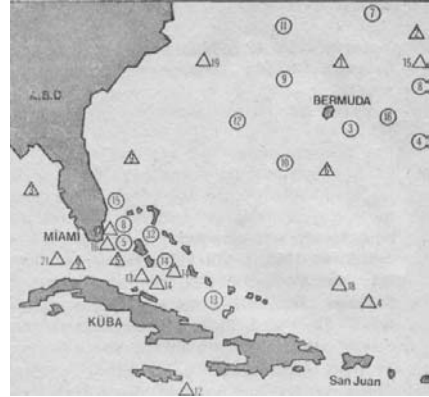
İl gemiler tayfalarıyla birlikte kayıplara karışmakta, ya da tayfalar gemiden yok olmaktaydı. Bu olayların bazıları uçak kayıplarını hatırlatmakta, bir kısmı ise değişik ve şaşırtıcı özellikler göstermektedir.

BERMUDA ÜÇGENİ BÖLGESİNDE BÜYÜK UÇAK KAYIPLARI

(Rakamlar resimde daire içine alınmıştır)

1

- 5 Aralık 1945: Beş tane TBM Navy Avenger bombalama uçağı, Fort Lauderdale - Florida'dan havalandıktan sonra, on dört kişilik toplam personeliyle, iki saatlik normal uçuş yapmış ve üssün 225 mil kuzeydoğusunda kaybolmuştur.
2. 5 Aralık 1945: PBM Martin X bombalama uçağı, TBM grubuna yardım amacıyla, on üç kişilik personeliyle yola çıkarılmış, son telsiz mesajından yirmi dakika sonra ilişki kaybolmuş, uçak yok olmuştur.
3. 1947: Superfort (ABD. Askeri C - 54) Bermuda'nın 100 mil uzağında kaybolmuştur.
4. 29 Ocak 1948: Star Tiger, dört motorlu Tudor IV, Bermuda'nın 380 mil kuzeydoğusunda, radyo ilişkisi kesilmiş, uçak otuz bir kişilik yolcu ve personeliyle kaybolmuştur.
5. 28 Aralık 1948: DC-3 özel charter uçağı, San Juan'dan Miami'ye giderken, otuz iki yolcu ve personeliyle yok olmuştur.
6. 17 Ocak 1949: Star Ariel (Star Tiger'ın ikizi), Londra'dan Santiago (Şili)'ye uçarken, Bermuda ile Jamaica arasında, Bermuda'nın 380 mil güney-güneybatısında, telsiz ilişkisi kesilmiş ve kaybolmuştur.



Bermuda Üçgeni içindeki belli başlı kaybolma olayları. Uçak kayıplarının sıra numarası daire içine, gemi kayıplarının numaraları ise üçgen içine alınmıştır.

7. Mart 1950: Amerikan Globemaster uçağı, İrlanda'ya giderken üçgenin kuzey ucunda yok olmuştur.
8. 2 Şubat 1952: York Transport (İngiliz), üçgenin kuzey ucunda, Jamaica'ya giderken, taşıdığı otuz üç kişiyle birlikte kaybolmuştur.
9. 30 Ekim 1954: Super Constellation (Deniz uçağı), taşıdığı kırk iki kişiyle üçgenin kuzey ucunda yok olmuştur.

10. **9 Kasım 1956:** Navy Martin, P5M deniz uçağı, Bermuda yakınında, taşıdığı on kişiyle kaybolmuştur.
11. **8 Ocak 1962:** Hava Kuvvetlerinin KB-50 tankeri, Langley Field, Virginia'dan Asor'lara uçarken yok olmuştur.
12. **28 Ağustos 1963:** İki yeni KC-135 Stratotanker jet uçağı, Atlantik üzerinde benzin alma denemesi için uçarken, Bermuda'nın 300 mil güneybatısında yok olmuştur.
13. **5 Haziran 1965:** C-119 Flying Boxcar, on kişiyle, güneydoğu Bahamalar'da yok olmuştur.
14. **5 Nisan 1956:** Sivil kargo uçağı haline getirilen B-25, taşıdığı üç kişiyle, Okyanus Dili denizalti vadisinin güneybatısında yok olmuştur.
15. **11 Ocak 1967:** Kargo uçağı haline getirilen Chase YC-122, taşıdığı dört kişiyle Golf Stream'de, Palm Beach ile Grand Bahama arasında kaybolmuştur.
16. **22 Eylül 1963:** C-132 Cargomaster, Asor'lara uçarken yok olmuştur.

ÜÇGEN İÇİNDE KAYBOLAN VEYA BOŞ OLARAK BULUNAN GEMİLER

(Resimde sıra numaraları üçgen içine alınmıştır.)

1. **1840: Rosalie** adlı Fransız gemisi, yelkenleri fora, kargosu yerinde olduğu halde, hiç tayfasız bulunmuştur.
2. **Ocak 1880: Atalanta** adlı İngiliz gemisi Bermuda'dan İngiltere'ye doğru hareket ettikten son-

ra, taşıdığı 290 kişiyle birlikte, fazla uzaklaşmadan kaybolmuştur.

3. **Ekim 1902:** Freya adlı Alman gemisi, Manzanillo, Küba'dan hareket ettikten az sonra, hasarlı durumda, demiri sallanır vaziyette, boş bulunmuştur. Kaptanın kamarasındaki takvim 4 Ekim'i, yani yola çıkıldığının ertesi gününü göstermektedir.
4. **4 Mart 1918:** 165 metre uzunluğunda, 19.000 tonluk Amerikan levazım gemisi USS. **Cyclops**, Barbados'tan Norfolk'a doğru yola çıkmış, taşıdığı 309 kişiyle kaybolmuştur. Havanın deniz trafiğine uygun olduğu bilinmektedir. Gemiden ne bir radyo mesajı alınmış, ne de bir enkaz bulunmuştur.
5. **1925: SS. Cotopaxi**, Charleston'dan Havana'ya giderken yok olmuştur.
6. **Nisan 1932:** New York kayıtlı **John and Mary**, Bermuda'nın elli mil güneyinde, yelkenleri sarılmış, güvertesinin boyanması yeni bitirilmiş durumda, boş olarak bulunmuştur.
7. **Şubat 1940: Gloria Colite** adlı yat, St. Vicent'den yola çıktıktan sonra, Mobile - Alabama'nın 200 mil güneyinde, sağlam durumda, boş olarak bulunmuştur.
8. **22 Ekim 1944: Rubicon** adlı Küba şilebi, Florida açıklarında, Golf Stream içinde, Sahil Komuta Örgütü tarafından boş olarak bulunmuştur. İçinde canlı olarak yalnız bir köpek vardır.

9. **Haziran 1950: SS Sandra** adlı 115 metre boyundaki şilep, Savannah - Georgia'dan Puerto Cabello, (Venezüella'ya) doğru yola çıktıktan sonra, St. Augustine - Flonda'dan geçmiş, taşıdığı 300 ton haşarat ilâcıyla birlikte, iz bırakmadan yok olmuştur.
10. **Eylül 1955: Connemara IV** adlı yat, Bermuda'nın 400 mil güneybatısında boş olarak bulunmuştur.
11. **2 Şubat 1963: Marine Sulphur Queen** adlı 140 metre boyundaki şilep, hiç bir mesaj vermeden, iz ve kalıntı bırakmadan kaybolmuştur. Nor folk-Virginia'ya gitmekte olan gemi, Beau mont - Texas'tan kalkmıştır. Son mesajını verdiği zaman Dry Tortugas'a yakın bir noktada bulunmaktaydı.
12. **1 Haziran 1963: Sno' Boy** adlı yirmi bir metrelik balıkçı teknesi, taşıdığı kırk kişiyle birlikte Kingston-Jamaica'dan yola çıktıktan sonra, Northeast Cay'in seksen mil güneyinde yok olmuştur.
13. **1924: Raifuku Maru** adlı Japon şilebi, Bahama'larla Küba arasında yardım istemiş, sonra kaybolmuştur.
14. **1931: Stavenger** adlı şilep, kırk üç tayfasıyla birlikte, Bahama'lardaki Kedi adası dolaylarından bir mesaj verdikten sonra yok olmuştur.
15. **Mart 1938: Anglo-Austrian** şilebi, otuz dokuz tayfasıyla, Asor dolaylarında «her şey yolunda» şeklinde bir mesaj gönderdikten sonra kaybolmuştur.
16. **Aralık 1967: Revonoc** adlı, her denize dayanıklı, on beş metrelik yarış yatı, karayı görüş uzaklığı içindeyken kaybolmuştur.
17. **24 Aralık 1967: Witchcraft** adlı özel motor, Miami'ye bir mil uzaklıkta, sahibi ve bir yolcu suyla birlikte yok olmuştur.
18. **Nisan 1970: Milton Latrides** adlı şilep, New Orleans'dan Capetown'a giderken kaybolmuştur.
19. **Mart 1973: Anita** adlı 20.000 tonluk şilep, otuz iki tayfasıyla Newport News'dan Almanya'ya giderken yok olmuştur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BERMUDA «ŞEYTAN» ÜÇGENİ

KAYIP GEMİLER DENİZİ

ÜÇGEN içindeki gemi kayıpları genellikle Batı Atlantik'in Sargasso Denizi adını alan yöresinde olmuştur. Hemen hiç bir kıyırtı göstermeyen bu durgun deniz parçası, adını **Sargassum** adlı deniz bitkisinden almaktadır. Eğer üçgenin esrarını daha da dikkati çeker duruma getirmek için yeni bir faktöre ihtiyaç varsa, bunu da Sargasso Denizi sağlamaktadır. Çünkü bu deniz, beş yüz yıl önce ispanyol ve Portekiz denizcileri tarafından keşfedildiğinden bu vana, başlı başına bir esrar sayılmaktadır. Eğer buna, Milattan önce buraya gelmiş olmasa ihtimali olan Fenikeli ve Kartacalı gemicilerin tepkilerini de eklersek, esrarın binlerce yıMan beri var kabul edildiğini belirtmek yerinde olur.

Sargasso Denizi Kuzey Atlantik'in batı kesiminde, üzerinde tembel tembel yüzen **Sargassum** yosunlarıyla belirlenen, sınırları bu yosunlarla çizilen bir okyanus parçasıdır. Colomb ilk yolculuğunda bu

kadar yosunu bir arada görünce kendini karaya yakın sanmış, cesaret bulmuş, fakat gemisinin tay-faları onun bu hevesine pek katılmamıştı.

Bu yosun denizinin sınırlarını, kuzeyden gelecek ikiye ayrılan, doğudan ve batıdan güneye inen, orada dönüş yapıp Kuzey Ekvator Akıntısıyla birleşerek yeniden kuzeye yönelen Golf Stream akıntısı çizmektedir. Arada hareketsiz kalan su, ortalama 37° kuzey enleminden 27° güney enlemine, 75° batı boylamından 40° batı boylamına kadar uzanmaktadır. Sargasso Denizinin derin sularının dibinde Hatteras ve Nares okyanus çukurlarıyla, Bermuda Kıta tabanı ve birçok esrarengiz sualtı dağları bulunmaktadır. Bunlar sanki bir zamana birer adaymışçasına su yüzüne doğru yükselir, sonra yüzeye varmadan, bıçakla kesilmiş gibi, tepeleri dümdüz, son bulurlar. Sargasso Denizinin doğusunda, Kuzey Atlantik sualtı dağ silsilesi bulunmaktadır. Kuzeyden güneye doğru bir dizi oluşturan bu sıra dağlarının en yüksekleri yüzeyi aşmakta ve Asor adalarını oluşturmaktadır. Sözün kısası, burası yalnız çevresinde akıntılar bulunan Büyük Antiller'in 200 mil kadar kuzeyinden başlayıp Florida ve Batı sahilini yalayarak Hatteras burnundan Atlantik'in açığına dönen, İberya ve Afrika doğrultusunda ilerlerken Kuzey Atlantik dağ silsilesine varınca yeniden Amerika'lara doğru kıvrılan sınırlarla çevrili, durgun bir denizdir.

Sargasso Denizi yalnızca her zaman var olan yosunlarıyla değil, dillere destan durgunluğuyla da tanınır. «Kayıp Gemiler Denizi», «Kayıp Gemiler

Mezarlığı», «Korku Denizi» adlarının ortaya çıkmasında rol oynayan niteliğinin, esas bu durgunluk olduğu sanılmaktadır. Deniz efsaneleri Atlantik yüzeyinde böyle bir gemi mezarlığının bulunduğunu, yüzen yosunların her çağa ait gemileri tutarak hareketsiz bıraktığını, gemilerin orada yavaş yavaş çürüyüp tayfalarının iskelet haline geldiğini dile getirmektedir. Bu ölüm yöresinde boş buharlı gemilere, yatlara, balıkçı teknelerine, korsan gemilerine rastlandığı söylenirken, hikâyeyi daha da ilginç kılmak amacıyla olacak, İspanyol hazine kalyonları da kadroya eklenmektedir. Ayrıca hevesli efsaneciler, çoktan çürümüş olması gereken örnekleri de sıralayarak katkıda bulunurlar. Bu arada Vikinglerin ejderha gemileri, kürekerin başındaki iskeletleriyle birlikte hikâyeye katılırken, Arap yelkenlileri, Roma savaş gemileri, gümüş çıpalı Fenike gemileri, hatta batık kıta Atlantis'e ait altın kaplamalı gemiler bile sayılmakta, hepsinin yüzyıllardan beri bu hareketsiz deniz üzerinde öylece durdukları anlatılmaktadır.

Sargasso Denizi'ne ait ilk efsanelerin, binlerce yıl önce buralara gelmiş, hatta Brezilya'da bulunan taş yazıtlara, ABD'de bulunan paralarla bakılırsa, Amerika'lara çıkmış olan Fenikeli ve Kartacalı denizciler tarafından ortaya atıldığı sanılmaktadır. Gerçekten de, Kartaca paraları önce Asor'larda bulunmuş, sonra Venezüella'da ve ABD'nin güneydoğu sahillerinde ele geçmiş, ayrıca Meksika'ya Semitik konukların geldiğini belirten taş oyması resimler de ortaya çıkarılmıştır. Kartacalı Amiral Himilco'nun M.ö. 500 yılında yazdığı rapordan alınan şu

sözler, garip olmakla birlikte, tanıdık sözler gibi geliyor:

... Gemiği yürütecek hiç bir rüzgâr yok. Deniz o kadar ölü... Dalgaların arasında birçok yosun yüzyyor. Bu yosunlar gemiyi çalı gibi tutuyor... Deniz çok derin değil. Taban az bir su örtüyor... Deniz canavarları çevrede yüzüp duruyor, ağır ağır, sürüklenerek ilerleyen gemilere hemen hemen değerek yüzüyorlar...»

Burada Amiral Himilco'nun belirgin abartmalarını mazur görmek gerekmektedir. Aradan geçen bunca yüzyıl bir yana, Fenikeli ve Kartacalı denizciler zaten başka ülkelerin denizcilerini Herkül'ün sütunlarından öteye (Cebelitarık) geçirmemek yolunda çok azimliydiler. Bunun nedeni herhalde Avrupa ve Afrika'nın Atlantik sahillerinde ve belki daha ilerlerde yaşayan uygarlıklarla yapabilecek kârlı ticareti kimseyle paylaşmamak . olmalıdır. Rotalarını yabancılara açıklayan, hatta Atlantik'e çıktıklarından söz eden kaptanlarına ölüm cezası uygulayan Kartacalılar, Cebelitarık yakınında gördükleri her yabancı gemiyi batırırlar, buna güçleri yetmezse, görülmek için gerekirse kendi gemilerini yok ederlerdi.

Birçok eski çağ *yazarı*, Batık kıta Atlantis'in «Atlantik'te bıraktığı su altı dağ ve düzlüklerine değinirken, gemilerin küreklerine sarılan, yürümelerini engelleyen yosunlara da değinmiştir. Düşler ve -hayallerle zenginleştirilmiş olan «Kayıp Gemiler Denizi» efsanesinin de, birçok efsane gibi bazı gerçek dayanakları olabilir, ömrü boyunca yelkenli ge-

milerle yolculuklar yapan Avustralyalı denizci Allan Villiers, «**Vahşi Okyanus, 1957**» adlı kitabında anlattığına göre Sargasso denizinde, yosunların arasında gerçekten boş bir gemi görmüştür. Villiers bu konuda şöyle söylemektedir. «Eğer bir gemi ambarlarındaki stokları tüketecek kadar uzun bir süre hareketsiz kalırsa, gerçekten yosun ve midyelerle kaplanır ve hareket edemez hale gelir. Tropik kurtlar teknenin tahtalarını oyar ve gemi, içi iskelet dolu, çürümüş bir enkaz halinde, suyun yüzeyinde kaldıktan sonra, sıcak derinliklere batar, gider.»

Sargasso Denizinde modern çağlarda görülen boş gemilerden bir kısmı gerçi yosunlar tarafından tutulmamıştır ama, rüzgârsızlık yüzünden hareketsiz kalmış, terk edilmiştir. Buradan geçen enleme At Enlemi adının verilmesi bile bu hareketsizlik ve durgunluk yüzündendir, ispanyol kalyonları burada rüzgârsızlıktan durup, içme suyunu tüketmeye yüz tuttuklarında, suyu ziyan etmemek için savaş atlarını öldürüp denize atmak zorunda kalıyorlardı.

Modern motorlu gemiler için rüzgârsızlıktan yolda kalmak gibi bir tehlike söz konusu olamaz. Bu yüzden, bölgede kaybolan gemiler daha da ilginç bir esrar perdesi yaratmaktadır. Tabii aslında bütün gemi kayıpları esrarengizdir. Yola çıkarken gemisini kaybetmek niyetinde olan kapitanların sayısı oldukça az olmalı. Geminin başına gelen anlaşılınca, ya da hiç değilse tahmin edilince, bu esrar ortadan kalkar. Oysa Sargasso Denizi'nde kaybolan gemilerin pek çoğu için bu da mümkün olamamıştır.

Bu denizde ve çevresindeki Golf Stream içinde ilk yer alan kaybolma olayları, ya hava koşullarına, ya da korsanlarla yorumlanmıştır. İspanyolların kayıplara ait tuttukları kayıtlar şaşılacak kadar eksiksizdi. Bunun nedeni her halde o yıllarda buradan geçen İspanyol hazine gemilerinin taşıdıkları yükün çok değerli olmasındandı. Meksika'dan, Panama'dan ve bugün Columbia diye bilinen yerden gelen bu gemiler Havana'da buluşur, Keys ve Florida boğazı yoluyla ilerlerken pek çoğu fırtınaya tutulur, taşıdıkları hazineleri gelecek kuşakların dalgıçlarına birer yadigar olarak denizin dibine bırakıverirlerdi. Bir kısmını da korsanlar batırırlar, geriye pek bir iz bırakmazlardı.

Korsanlık kazançlı bir meslek olmaktan çıktıktan yıllarca sonra bile gemiler bu yörede kaybolmaya devam etti durdu. Hava iyiyeğin bile kayboluyorlardı.

Üstelik, daha sonraki yıllarda dikkati çekeceği gibi, geriye bir enkaz da bırakmıyorlardı. Kayıpların çoğu Amerikan gemileri, bir kısmı da yabancı bayraklı gemilerdir. Kayıtlı olayların ilki, 1800 Ağustos'unda U.S.S. Insurgent'in, taşıdığı 340 kişiyle birlikte bilinmeyen nedenlerle yok olmasıdır. Olaylar 1968 Mayıs'ında Scorpion denizaltısı'nın 99 kişilik personeliyle kaybolmasına kadar sürer. Ne var ki **Scorpion** aslında kaybolmuş sayılamaz, çünkü sonunda Asor'ların 460 mil güneydoğusunda, denizin iki mil derinliğinde bulunmuştur. Bölgede kaybolan diğer gemiler şunlardır: — 20 Ağustos 1800'de doksan kişiyle Guade-loupe'den New Castle'a giderken kaybolan U.S.S. **Pickering**.

- 9 Ekim 1814'de 140 kişiyle Karaip'lerde kaybolan U.S.S. **Wasp**.

28 Ekim 1824'de on dört kişiyle Küba'dan Thompson Adasına giderken kaybolan U.S. S. **Wildcat**.

Ocak 1880'de Bermuda'dan İngiltere'ye gitmekte olan ve 290 genç denizciyi, eğitim yaptırmak amacıyla taşıyan H.M.S. **Atalanta**. Bu geminin kaybı İngiliz donanmasının uzun süre sürdürdüğü yoğun arama faaliyetlerine yo! açmıştır. Manş filosundan altı gemiye birbirinden bir kaç mil aralıkla Atalanta'nın kaybolduğu bölgeyi tarama emri verilmiştir. Bu tür kapsamlı arama işlemleri ile riki kaybolma olaylarında, özellikle uçaklar söz konusu olduğu zaman da uygulanacaktır. Atalanta'yı arama çabaları Mayıs ayı başlarına kadar sürmüş, bir sonuç alınamamıştır.

4 Mart 1918'de Barbados'dan Norfolk-Virginia'ya giderken 309 kişiyle kaybolan U.S. S. **Cyclops**. Donanmanın üçgen içinde uğradığı kayıplar arasında en iyi bilinen ve en çok tartışılan Cyclops'dur. Böyle oluşunun nedeni, Birinci Dünya Savaşı yıllarında keşfedilmiş ve kullanılmakta olan, gemiden karaya ve gemiden gemiye haberleşme olanaklarının bulunması olduğu kadar, bu olaydaki garip rastlantılardır diyebiliriz. Bir ke-re bu kaybolma olayı savaşın bütün şiddetiyle devam ettiği yıllara rastladığı ve **Cyc-**

lops da bir kömür takviye gemisi olduğu için (sonradan uçak gemisi haline getirilen U.S.S. Langley'le ikizdir), önceleri bir mayına çarptığı, ya da bir Alman denizaltısının veya gemisinin saldırısına uğradığı düşünüldü. Ayrıca geminin kaptanı karakter yönünden «**Bounty Gemisinde İsyan**» adlı eserde canlandırılan kaptanı andırıldığından, gemide bir ayaklanma olmuş olabileceğinden de kuşkulandı. Bu arada Alman doğumlu kaptanın gemiyi düşmanlara teslim etmiş olabileceği de söz konusu edildi. Gerçekten de, aslen Alman olan kaptan, adını Wichmann'ken değiştirmiş, Worley yapmıştı. Bu görüşlerin hepsi de doğru olabileceği benziyordu. Çünkü bir kere gemi Barbados'tan ayrıldıktan sonra, rotasını izleyip kuzeye yöneleceğine, birden güneye doğru dönüş yapmış ve kısa zamanda görünmez olmuştu. Sonraları Alman kayıtlarında yapılan incelemeler, o sıra orada her hangi bir Alman denizaltısı veya mayını bulunmadığını gösterdi. Yalnız, adı rastlantı eseri olarak yine **Cyclops** olan bir İngiliz gemisinin kuzey Atlantik'te U - Boat'lar tarafından batırıldığı öğrenildi. U.S.S. **Cyclops** yok olduğu zaman manganiz cevheri taşımaktaydı. Bu nedenle savaş bittikten sonra Güney Amerika'daki Alman ajanları, geminin kargosu içine saatli bomba yerleştirmiş olduklarını ileri sürerek alıksı toplama-ya kalkıştılar. (Olaylar istendiği gibi geliş-

tiği zamanlarda, entelijans örgütlerinin bu tür davranışları çok olağandır.) Sebep ne olursa olsun, Cyclops olayı esrarlı bir senaryonun tüm niteliklerini üzerinde toplamaktadır. Bir Amerikan donanma gemisinde Alman asıllı bir kaptan... üstelik de akıl hastası olması ihtimali bulunan bir kaptan (köprünün üzerinde uzun iç çamaşırı ve başında şapka ile dolaştığı çok görülmüştü)... yolcular arasında Amerika'nın eski Brezilya başkonsolosu, ayrıca cinayet suçuyla tutuklanmış üç Amerikan denizcisi...

Cyclops'un nasıl kaybolduğuna ilişkin bir teori de Amiral M. S. Tisdall tarafından ileri sürülmüş, sonradan 1973 yılında film yapılan **Poseydon Mace-rası** senaryosuna konu teşkil etmiştir. Tisdall bu konudaki görüşünü «Cyclops tersine mi döndü?» adlı bir makalede yayınlamıştır. Filmde bir yolcu gemisi baş aşağı dönmektedir. Bunun nedeni, yüklemenin yanlış yapılması yüzünden, iri bir dalgaya dayanamamasıdır. Gemi ters döner, fakat batmaz. Bilindiği kadarıyla Cyclops fırtınaya falan tutulmuş değildir. Fakat bir deprem dalgasıyla karşılaşmış da olabilir, bu yüzden ters dönmüş, batarken denize atlayan tayfalarla eşyaları da yarattığı girdapla dibe çekmiş olabilir.

Fakat bu konuda kesinlikle bilinen bir tek şey varsa, o da **Cyclops'un** yok olduğudur. Bermuda Üçgeni içinde yok olan bütün diğer irili ufaklı gemiler gibi. Konuyla ilgili donanma raporunda şöyle denilmektedir:

.... 4 Mart 1918 günü Barbados'tan hareket ettiğinden beri geminin izi bulunamamıştır. Bu

olay, donanma tarihinin en şaşırtıcı ve esraren-giz olaylarından biridir. Geminin yerini bulabil-mek için gösterilen çabaların hiç biri sonuç vermemiştir... Bu konuda pek çok düşünce ileri sürülmüştür, fakat hiç biri geminin nasıl yok ol-duğunu açıklamaya yeterli değildir...

Nasıl kaybolduğu bilinemesi de, **Cyclops** olayının ileriki olaylar üzerinde büyük etkisi görüldü. Bir kere Amerika'da stratejik maddelerin stokuna gitme yöntemi bu olaydan sonra yerleşti. Kongre'-de bu konuda yapılan tartışmalarda, **Cyclops'un** bat-tığı zaman taşıdığı yükün manganez olması ve bu maddenin silâhlarda kullanılan çeliğin yapımında kullanılması nedeniyle, bu olay bir stok tutmanın gerekliliğine örnek olarak gösterildi. Amerika'nın uluslararası çatışmalar sırasında deniz yoluyla gelecek stratejik maddelere bel bağlamasının güvenli olmadığı ileri sürüldü.

Daha yakın tarihlerde Bermuda Üçgeni içindP yer alan kaybolma olayları arasında, **Sao Paulo** adlı Brezilya gemisinin 1951'de yok oluşu ilgi toplamaktadır. **Sao Paulo** yalnızca bakımıyla görevli sekiz tayfasıyla, hurda olarak kullanılmak üzere iki kılavuz gemisi tarafından çekilerek yola çıkarıldı. Fakat 3 Ekim'i 4 Ekim'e bağlayan gece, birden ortadan kayboldu. Deniz fazla dalgalı olduğu için, Sao Paulo'yu çeken gemilerden biri 3 Ekim gecesi halatını bırakmıştı. 4 Ekim sabahı sular sakinleştiğinde, ikinci geminin halatının kopuk olduğu ve **Sao Paulo'nun** kayıplara karıştığı görüldü. Hemen gemi ve uçaklarla başlatılan arama sonucu, alışılmadık

raporlar geldi. Gece boyunca ve sabahın erken saatlarında açıklanamayan bazı ışıklar görülmüştü. Sabah aramalarında uçaklar deniz yüzeyinde bazı siyah lekeler gördüklerini, fakat bu lekelerin hemen yok olduğunu bildirdiler. Ne **Sao Paulo'nun**, ne de sekiz tayfasının izi bulunabildi.

Bermuda Üçgenindeki kaybolma olaylarını yorumlayan kişilerin pek çoğu, her olayı çözümü imkânsız bir bilmece, bir esrar gibi anlatıp, öylece bırakmayı seçerler. Beri yandan birçok araştırmacı da uçak ve gemilerin yok olmasına akla yakın, kabul edilebilecek nedenler bulmaya çalışırlar. Bu arada en çok ileri sürülen yorumlar, ya dünyada, ya da dünya dışında yaşayan zekî bireylerin bu işte parmağı olduğu görüştür. Daha iyi bir neden bulunamadığı için olacak, bu görüşleri gittikçe daha çok sayıda gözlemci kabul etmeye başlamıştır.

Ivan Sanderson ve Dr. Manşon Valentine'in ileri sürdüğü bir görüşe göre, olayların sorumluları, denizlerin dibinde yaşayan zekî bireylerdir. Bundan daha çok taraftarı olan başka bir görüş ise, A.B.D. Hava Kuvvetlerinde on yıllık bir pilot olan John Spencer tarafından ortaya atılmıştır. Buna göre, dünya dışında, uzayın başka bir yerinde yaşayan bir uygarlıktan gelenler, belirli aralıklarla dünyadan insan ve ekipman almakta, bunları inceleyip eriştiğimiz uygarlık düzeyini saptamaya çalışmaktadırlar. Bunu yaparken güttükleri amaç, ne kadar ilerlediğimizi öğrenmek değil, tehlikeli olacak kadar ilerlemediğimizden emin olmaktır. Bu görüşlerin hepsine bu kitabın ileriki sayfalarında

geniş yer verilecektir. Burada kısaca değinmek istediğimiz nokta, söz konusu uzay laboratuvarının gerekli örnekleri önceleri gemilerden seçerken artık uçaklara dönmüş olmasıdır. Gerek kaybolma olaylarının temposu, gerekse önce gemilerle yenilirken şimdi askerî uçaklara dönmüş olması, zaman zaman özel yatlardan gezinti uçaklarına kadar her türlü taşıttan örnekler yok olurken, bazen de özel kargolar taşıyan taşıtların kaybolması, bu açıdan bakıldığında insanı oldukça tedirgin eden ciddi bir görünüme bürünmektedir.

Ticaret gemileri arasında, kayıtlı kaybolma olaylarının ilklerinden biri, Rosalie adlı Fransız gemisidir. 1840 yılında Havana yolundayken Üçgene kurban olmuş, fakat bûsbütün de yok olmamıştır. Yok olan yalnızca tayfaları ve yolcularıdır. Gemide bir tek kanaryadan başka hiç bir canlı kalmamıştır. Eğer bu bir korsanlık olayıysa, tayfa ve yolcuların yok olmasına sebep olan kimselerin, yaşayan insanlara duydukları ilgi, gemiye ve kargoya duydukları ilgiden daha çok demektir. Yok, eğer sebep apansız bastıran bir hastalıkta, o zaman da gemide bunun bir belirtisi görülmek gerekir. (Böyle ansızın çıkan hastalıkların bir gemiyi nasıl başı boş bırakabileceğinin örneği olarak, esir ticareti yapılan günlerde Sargasso Denizinde geçen bir olayı anlatmakta yarar var. Oradan geçmekte olan bir gemi, uzakta bir esir gemisi görmüş ve yardım çağırısı almıştır. Anlaşıldığına göre gemideki bütün esirler ve tayfalar, mikrobik bir hastalıktan korieşmiş durumdadır. Yardım çağırılarını hiç bir işe yaramaz, kurtarma gemisi diye ortaya çıkmasını bekle-

dikleri gemi onları kendi kaderleriyle başbaşa bırakarak olanca hızıyla oradan uzaklaşsın.)

26 Şubat 1855'de, **James B. Chester** gemisi, tayfasız, yelkenleri açık, amaçsız biçimde Sargasso Denizinde dolaşır bulundu. **Chester'i** bulan, **Marathon** adlı gemiydi. Kaptan'ın kamarası incelendiğinde, masa ve sandalyelerin devrilmiş olduğu, kişisel eşyaların sağa sola atılmış durumda bulunduğu görüldü. Geminin kargosuna dokunulmamıştı. Cankurtaran kayıkları da yerli yerindeydi. Bir saldırı, ya da çarpışma izi görünmüyordu. Tayfalar ortada yoktu. Ya bir başka gemi tarafından alınıp götürülmüş, ya da, (olmayacak şey) kendilerini denize atmış olmalıydılar. **Marathon** gemisindekilerin ifadesine bakılırsa, kaptan kamarasındaki kâğıtlarla pusula da kayıptı.

1881 yılında, **Ellen Austin** adlı Amerikan gemisinin başına inanılmaz bir olay geldi. Asor'ların batısında ilerlerken, ilerde içi boş bir gemi gördüler. Yanaştıklarında geminin sağlam olduğunu farkettikler. Rüzgârın o sıra kesilmesinden yararlanan kaptan, bu gemiye kendi tayfalarından bir kısmını çıkardı. Fakat binen tayfaların gemiyi çalıştırmasına fırsat kalmadan bir bora patladı ve iki gemi birbirinden ayrılmak zorunda kaldı. Aynı gemiye ancak iki gün sonra rastlayabildiler. Yanaştıklarında, bindiridikleri tayfaların yerinde yeller estiğini gördüler. Ne oldukları, nereye gittikleri anlaşılamadı. **Ellen Austin'in** kaptanı: inatçı adamdı. Adamlarını ikna etmeye çok uğraştı. Kolay olmadı. Ama sonunda ikinci bir gönüllü ekip buldu ve bu esrarlı, tehlikeli gemiye bindirdi. Tam o sırada yeni bir

bora patladı, ilişki yine kesildi. Bundan sonra ne gemiyi, ne de içine bindirilen tayfaları bir daha gören olmadı. Burada insanın aklına bir tuzak ihtimali geliyor. Boraların patladığı anın bile planlandığı bir tuzak... tabii eğer bu düşünüş büsbütün saçma değilse...

Boş gemilere Üçgen içinde çok rastlanmıştır. Sözelgeşi, 1902 Ekim ayında Küba'daki Manzanillo'dan Şili'ye gitmekte olan **Freya** adlı Alman gemisi de, boş olarak bulunmuş, kaptan kamarasındaki takvimin 4 Ekim gününe kadar yitilmiş olduğu görülmüştür.

O tarihlerde Meksika'da büyük bir depremin yer aldığı bilinmektedir. Sismik çok nedeniyle doğan büyük bir dalganın tayfaları süpürüp attığı, ya da gemiyi devirdiği, sonra deniz durulduğu zaman geminin yeniden doğrulduğu düşünülebilir.

Sargasso Denizinde, ya da Atlantığın buraya yakın yörelerinde bulunan boş gemilerin öyküleri anlatılırken, **Mary Celeste** olayının atlanmasına olanak yoktur. Bu gemi belki boş kalan gemilerin en ünlüsüdür. Olay Sargasso Denizinde yer almamıştır. Gerçi **Mary Celeste** bu yöreden geçmiştir ama, sonunda Asor'ların kuzeyinde, **Dei Gratia** adlı İngiliz teknesi tarafından 1872 Kasımında bulunmuştur, İngiliz gemisi, **Mary Celeste'in** çok garip bir rota üzerinde ilerlediğini görerek işaret vermiş, karşılık almayınca yanaşmış ve sonunda boş gemiyi ganimet olarak almıştır. **Mary Celeste'e** çıkanlar yelkenlerin açık olduğunu, geminin yükünü oluşturan alkol fıçılarının ambarda sapaşağlam durduğunu görmüşlerdir. Gemide yeterince yiyecek ve su da vardır.

Yalnız içindeki on kişi yok olmuştur. Bunlar arasında kaptanın kendisi, karısı ve henüz bebek olan kızı da vardır. Paraları, pipoları, kişisel eşyaları, hatta gemi kütüğü bile yerli yerindedir. Yalnız sekstant kaybolmuştur. Ana kamara, sanki birilerinin içeriye girmesini önlemek istercesine kapatılmış, kapının arkasına dayanak yapılmıştır.

Bu olay defalarca anlatılmış, anlatılırken de epey süslenip püslenmiştir. Kaç kere duruşma konusu olmasına rağmen, esrarlı hâlâ aydınlanmış değildir. Tayfaların kaybı zaman zaman korsan saldırılarına, isyanlara yorumlanmış, tayfaların kaptanı öldürdükten sonra kaçmış olabilecekleri söylenmiştir. Ya da gemi yükü olan alkolün patlamasından korktukları, birden gemide tehlikeli bir yük olduğunu öğrenmeleri, veya hastalık çıkması, ya da bazı kimselerin onları kaçırmış olması ihtimalleri sıralanmıştır. Bu olayın zararlarını ödemek zorunda kalan Lloyd Sigorta Şirketi ise, alkolün birden alev almış olabileceği, tayfaların korkup kendilerini denize atmalarından sonra alevin sönmüş olabileceği üzerinde durmaktadır. Gerçekten alkol çok kolay alev alabilmekte, mavi bir alevle bir süre yandıktan sonra kendi kendine sonebilmektedir. Alev kısa süre içinde sönsen bile, cankurtaran kayıklarına binmiş olan tayfalar bir daha gemiye çıkmak olanağını bulamamış olabilirler. Başka bir görüş de, geminin ambarlarındaki ekmeklerde çavdar mahmuzu bulunabileceği yolundadır. Çavdar mahmuzunun karıştığı ekmekleri yiyen tayfaların daha önce de etkilendiği, bilinçsizliğe ve çılgınlığa kapıldıkları sonra, feci şekilde öldükleri bilinmektedir. Böy-

le bir nedenle gemideki herkesin birden çıldırması, panik içinde gemiyi terketmesi, gerçekten hem bu olayı, hem de boş bulunan başka gemilerin durumunu açıklayabilecek bir görüştür.

«Zamanın ve Uzayın Garip Esrarları» adlı kitabında Harold Wilkins, bambaşka bir görüşü oldukça akla yakın biçimde savunmaktadır. Buna göre, gemi personelinin daha önceden tanıdığı kimseler gelip bütün tayfayı yok etmiş, sonra da boş kalan gemiyle karşılaşmış gibi, onu ganimet olarak ele geçirmek istemiş olabilirler.

Wilkins bu görüşü savunurken, **Dei Gratia** kaptanı ile tayfalarının ifadelerindeki tutarsızlıklar üzerinde durmakta ve daha önce New York limanında beklerken **Dei Gratia'nın** tam bir hafta boyunca Mary Celeste'le omuz omuza demir atmış bulunduğunu ve bahtsız geminin hemen peşi sıra yola çıktığını önemle belirtmektedir.

Mülkiyet işlemi tamamlandıktan sonra **Mary Celeste** yeniden denizlere açıldı. Fakat bu sefer geminin, içine binenlere uğursuzluklar ve ölümler getiren perili bir gemi olduğu söylentileri yayılmaya başladı. Neden sonra Kaptan Gilman Parker bir gece gemideki herkesi bilerek sarhoş ettikten ve kendisi de zilzuma denecek duruma geldikten sonra, **Mary Celeste'i** Haiti yakınlarında bir kayalıkta doğru sürüp parçaladı ve bu uğursuzluk hikâyesinin sonunu getirdi.

Başka boş gemilerin hikâyelerinde, tayfaların başına gelenleri bu kadar bile tahmin etme olanağı yoktur. Bunlar arasında, 1921 Şubatında, Ku-

zey Carolina sahillerinde karaya oturan **Carol Deering** olayı vardır. Gemi karaya oturduğunda boştur. Personeli ya gemiyi terk etmiş, ya da alınıp götürülmüştür. Hangisi olursa olsun, bunun tam yemek yemeye hazırlandıkları sırada olduğu bellidir. Sonra, 1932 Nisanında, Bermuda'nın elli mil güneyinde boş olarak bulunan **John and Mary** de vardır. 3 Şubat 1940'da boş bulunan **Gloria Colite**, 22 Ekim 1944'de, Key Largo (Florida) açıklarında içinde aç bir köpek ile bulunan Küba gemisi **Rubicon** da sayılabilir. Rubicon'un kütüğüne yazılan son cümle 26 Eylül tarihini taşımakta ve gemi henüz Havana limanındayken yazılmış bulunmaktadır. Cankurtaran kayıklarının yerinde bulunamaması, tayfaların gemiden acele ayrıldığını göstermektedir. Ivan Sanderson, böyle durumlarda tayfaların gemiyi terk ederken, gemi maskotunu, ya da kendi özel hayvanlarını kesinlikle yanlarına alacakları görüşündedir. Bu yoldan hareket ederek, tayfaların gemiden zorla uzaklaştırılmış olabileceği yargısına varmaktadır. Onları alıp götürülenler belki konuşabilen örnekler isteyen bireylerdir. Ayrıca Sanderson, «... boş gemilerde bırakılmış kedi, köpek ve kanaryalara rastlanabilirken, her ne hikmetse papağanlar da insanlarla birlikte yok olmaktadır,» diyor. «Belki de, ister anlamlı, ister anlamsız olsun, her tür konuşma, dünya canlısını diğer yaratıklardan ayrılmaya yarayabileceği için.»

Daha küçük teknelerden de tayfa ve yolcuların yok olduğu çok görülmüştür. Bunlar da sonra boş olarak ele geçmektedirler. Bunlara örnek olarak Bermuda'nın 400 mil güneybatısında 1955 Eylül-

lünde bulunan **Connemara IV'ü**, 30 Haziran 1969 günü Bermuda'nın kuzeyinde boş bulunan yirmi metrelik **Maple Bank**'i, 6 Haziran 1969'da Asor'lara batısında bulunan **Vagabond** adlı özel yatı sayılabilir. Bazı tekneler çok kısa yolculuklar sırasında yok olmuşlardır. Al Synder'in olayı buna bir örnektir. Synder tanınmış bir jokey'dir. Birkaç dostunu 5 Mart 1948 günü kendi teknesiyle Miami'den balığa çıkarmıştır. Yat sonra bulunmuş, fakat içindekilerin izine rastlanmamıştır.

Küba devriminden sonra açık denizlerde bulunan pek çok boş motor ve sandal için, hep kaçan Küba'lılara ve onları kovalayan kuvvetlere ait yorumlar yapılmaktadır. Fakat bu arada çok dikkati çeken bir kaybolma olayının, Küba durumuyla hiç ilgisi olmadığı çok açıktır.

Witchcraft'in yok olması olayı, küçük teknelerin yalnız limanı görece kadar yakında olmakla kalmayıp, şamandıralardan biriyle yanyanayken bile nasıl yok olabileceğinin çok şaşırtıcı bir örneğidir. «Batmayan tekne» adıyla tanınan Witchcraft'in sahibi Dan Burrack, 1967 yılının Noel gecesinde, Miami'nin ışıklarını denizden seyretmek hevesiyle, tanıdığı bir papazı, Peder Pat Hogan'ı teknesine davet etmişti. Durgun deniz üzerinde kıyıda bir mil kadar açıldılar, sonra 7 numaralı şamandıra'nın yanında durup kentin ışıklarını izlediler. Burada bulundukları sırada Burrack kıyıya bir tek beklenmedik yardım çağrısı gönderdi ve bulunduğu mevki tamı tamına bildirdi. Çağrışı alan bir Sahil Koruma motorunun o noktaya varması, ancak yirmi da-

kika sürdü. Ama motor oraya vardığı zaman Witcraft'ın izine rastlayamadı. Neden sonra, aramaya son verildiği zaman, Sahil Koruma Örgütü sözcüsü şu çelişkili sözleri söyledi: «Her halde kayboldular. Ama bu bir deniz kaybı değildir.»

Tayfalarıyla birlikte yok olan kargo gemileri, balıkçı gemileri ve yatların listesi çok uzundur. Gemilerin çoğu iyi bir havada kaybolmuş, geride yüzen bir enkaz parçası, yağ izi, cankurtaran kayığı, cankurtaran simidi veya yeleği (bir tek yelek hariç) ya da ceset bırakmamışlardır. Kaybolan uçaklar gibi, bu gemiler de SOS mesajı göndermemiş, durumlarında bir olağanüstülük bulunduğunu belirtmemişlerdir.

Yok olan bu gemiler arasında **Cotopaxi** de yer almaktadır. Cotopaxi, 1925 yılında Charleston'dan kalkmış, Havana'ya gitmekte olan bir şileptir. 1926 da Port Newark'dan yola çıkan **Suduffco** şilebi, 1931 de taşıdığı kırk kişiyle birlikte Kedi Adası'nın güneyinde kaybolan **Stavenger** ve 1938 Mart'ında otuz dokuz kişiyle birlikte, «Her şey yolunda» diye mesaj verdikten sonra Asor'ları geçip batıya yönelerek kayıplara karışan **Anglo - Australian** şilebi de bu listeye eklenebilir.

Bu arada, Bahama'larla Küba arasında, 1924 kışında kaybolan **Raifuku Maru** adlı Japon şilebinden, son anda gelen bir mesaj çok ilginçtir. Telsizden gelen sözler gerçekten yardım çağrılarında benzerine rastlanmamış sözlerdir: «Tehlike şimdi bir hançere benziyor... Çabuk gelin... Kurtulamayacağız...» Fakat bu arada tehlikenin ne olduğu

belirtilmemiştir. Eğer bu tehlike apansız patlayan bir fırtına, ya da birden yükselen bir hortum olsa, telsizcinin bunu açıklıkla belirtmesi, böylelikle sonradan gelebilecek kurtarma ekiplerinin işini kolaylaştırmaya çalışması normaldi. Bunun yerine hayal gücü zengin benzetmelere yönelmesi akla sığacak şey değildir.

Savaş yıllarında Atlantik'te kaybolan gemiler için birçok akla yakın sebep bulunabilir. Bunlar arasında düşman denizaltıları, mayınlar, bombalar ve sabotaj da sayılabilir. Ne var ki, savaş bittikten yıllarca sonra da koskoca gemiler Bermuda Üçgeni içinde kaybolmaya devam etmiştir. Savannah'dan kalkıp Puerto Cabello'ya gitmekte olan **Sandra** şilebi, 1950 Haziranında, hasarât ilâcından oluşan yüküyle birlikte St. Augustine-Florida'dan geçmiş, deniz ulaşımına çok uygun, güzel bir havada ilerlemiş, sonra henüz karayı görebilecek bir uzaklık içindeyken yok olmuştur. 1963 yılında ise, biraz daha güneyde, Kingston, Jamaica ve kuzeydoğu Cay arasında, kırk kişi taşıyan **Sno' Boy** adlı balıkçı teknesi, yine iz bırakmadan yok olmuştur.

Bölgede, iz bırakmadan yok olduğu rapor edilen yatlar, ortalama ayda bir tane gibi ürkütücü bir rakama ulaşmaktadır. Bu arada Newport - Bermuda yarışını birkaç kere kazanmış ve ödülleri almış olan on beş metre boyundaki **Revonoc** yarış yatının, 1967 Noel günü Key West ile Fort Lauderdale arasında kaybolması, üzerinde çok konuşulmuş bir olaydır. Bu olayın bu kadar ilgi çekmesinin bazı nedenleri vardır. Bir kere bu yat, her havaya da-

yanıklı biçimde yapılmıştır. Ayrıca geminin sahibi ve kaptanı olan Kaptan Conover (teknenin adı zaten kaptanın adının tersten okunuşudur), çok üstün bir denizcidir. Amerikan Deniz Kulübü yetkilileri ondan söz ederken, «Bu kadar kısa bir yolculukta bir tehlikeye atılmayacak kadar iyi denizcidir,» demektedirler. Esasen kaybolma sırasında tekne karaya o kadar yakın seyretmektedir ki, bir kazaya uğrasa bile, kopan bir parçanın kıyıya vurmasına olanak yoktur. **Revonoc** olayına mutlaka bir açıklama getirebilmek amacıyla olacak, New-York Herald Tribune gazetesinin denizcilik sütunu yazarı, oradan geçmekte olan bir şilebin yata çarpmış ve parçalanmış olabileceği üzerinde durmuştur. Böyle bir durumda hem tekne, hem de içindekiler, iz bırakmadan denizin derinliklerine gömülmüş olabilirler.

Conover'ın **Revonoc**'la birlikte yok olması olayından 50 yıl kadar önce, başka bir tecrübeli denizci de böyle bir olaya kurban gitmişti. Joshua Slocum, 12 metre boyundaki teknesiyle tek başına dünyayı dolaşan ilk denizciydi. 1909 yılında, ikinci bir yolculuğa çıkmıştı. Teknenin adı **The Spray**'di. Miami'den ayrıldıktan sonra, Üçgen alanı içine girdiği bildirildi. **The Spray**'den bir daha hiç bir haber alınmadı.

Üçgen içinde küçük ve orta boy teknelerin kaybolması olaylarının çoğu, kuşkusuz hava koşullarının sonucu olmalıdır, özellikle kış aylarında. Çünkü bu mevsimde bu bölgenin suları çok değişiklik gösterir. Bu aylar, kuzey kutbunun soğuk hava akımlarının, sıcak tropik bölge havasıyla kar-

şılaştığı zamanlardır. Belki **Windfall** (1962'de Bermuda açıklarında kaybolan on yedi metrelik tekne)'un da, **Evangeline** (Miami'den Bahamalara giderken 1962'de kaybolan tekne)'in de başına gelen olayların nedeni, bu tür nedenlerdir. **Enchantress**'in Charleston'dan St. Thomas'a giderken 1946'da yok olması, **Dancing Feather**'in Nassau ile Kuzey Carolina arasında 1964'de kaybolması da bu yüzden olabilir. Bu olayların hepsi kış ayları içinde yer almış, dev dalgaların, beklenmedik fırtınaların zamanına rastlamıştır. Böyle bir fırtına, küçük bir tekneyi, telsiz mesajı göndermeye bile vakit bulamadan alt edebilir. Fakat yine de, bu nedenler durgun sular üzerinde seyreden gemilerin, hele büyük askeri gemilerin iz bırakmadan yok olmasını açıklamamaya hiç yetmemektedir.

2 Şubat 1963 günü, **Marine Sulphur Queen** adlı 140 metre boyundaki şilebin de otuz dokuz kişilik personeliyle birlikte kaybolması, özellikle geminin büyüklüğü açısından ilginçtir. Beaumont -Texas'tan yola çıkmış olan şilep, Norfolk-Virginia'ya gitmektiydi. Yüku, 15.000 long ton kükürt eriyiğiydi. Çelik tanklar içinde taşınıyordu. Gemiden alınan son haber, Dry Tortugas açıklarında, yani Meksika Körfezi içindeyken gönderilmişti. Bu yöre, üçgenin alanı içinde, ya da dışında sayılabilmektedir. Bu durumun nedeni, üçgenin sınırlarının esnekliğidir.

İşin garip yanı, geminin kaybolduğunu ilk farkedenin, esas sahibi olan kuruluş değil, bir banker şirketi olmasıdır. Farkedilmesi de, pek garip olayların üst üste gelmesindendir. **Marine Sulphur Queen**'deki tayfalardan biri esham borsasında, bug-

day işleri yapmaktadır. Bu tür işler genellikle ilginin komisyoncu firmayla yakın ilişki sürdürmesini gerektiren işlerdir. Bu tayfa, gemi limandan ayrılmadan önce, şirkete bir satın alma emri göndermiştir. Şirket istediği hisse senetlerini satın almış, kendisine de bir doğrulama telgrafi göndermiştir. Buna cevap gelmeyince, şirket gemi sahipleriyle ilişki kurmuş, gemiyle bağlantı sağlayamadıklarını haber vermiştir, işte **Marine Sulphur Queen** gemisinde durumun parlak olmadığını ortaya koyan ilk belirti bu olmuştur. Daha sonra, 6 Şubat'ta Sahil Koruma örgütü sonuçsuz aramalara girişmiş, uçaklar ve gemiler Virginia kıyılarından başlayarak, tüm Meksika Körfezini taramıştır. 15 Şubat günü aramalara son verilmişse de, beş gün sonra donanma, Key West'in güneyinde, on beş mil açıkta, **Marine Sulphur Queen'e** ait bir tek can yeleği bulunduğu bildirmiştir. Bunun üzerine yeniden arama işlemlerine girilmiş, bu çabaların sonunda, ikinci bir can yeleği daha ele geçirilmiştir, incelemelerde birçok olasılık üzerinde durulmuştur: Kükürt patlaması, geminin ters dönmesi, mayına çarpması, Kübalılar veya Küba'yı tutanlar tarafından ele geçirilmesi gibi. İnceleme Kurulu, raporunda, «**Marine Sulphur Queen** hiç bir yardım çağrısı göndermeksizin denizde kaybolmuştur,» demektedir, fakat bu konuda herhangi bir teori ileri sürmemektedir.

Bermuda Üçgenine ait hikâyeler, U.S.S. **Scorpion** adlı atom denizaltısının kayında bir kere daha alevlenmiş, yaygınlaşmış bulunuyor. Doksan dokuz kişilik bir kadrosu bulunan denizaltı, 28 Mayıs 1968 günü, Norfolk-Virginia'daki üssüne dönme-

mistir. Üsse son olağan mesajını, 21 Mayıs günü, Asor'ların 250 mil batısından yollamıştır. 5 Haziran günü, denizaltının kaybolduğuna hükmedilmiş, fakat bundan birkaç ay sonra, bir okyanus bilimsel araştırma gemisi, Asor'ların 460 mil güneyinde, 10 bin kadem derinlikte bir enkaz bulunduğunu bildirmiştir. Sualtı kameraları bu enkazın **Scorpion'a** ait olduğunu oldukça kesin biçimde kanıtladıkları için, denizaltının yok olduğu söylenemez. Yalnızca Sargasso Deniz'i'nin bir ucunda neden böyle birdenbire kazaya uğradığı merak edilebilir. Eğer Bermuda Üçgeni bilmeceğini çözmeye uğraşan birçok araştırmacının dediği gibi, bu kaybolma olaylarının gerisinde yatan neden, insan zihni içinde yer alan bir nedense, o zaman Batı Atlantik'te kaybolan birçok atom denizaltısı olayında, âlet bozulmasından çok daha değişik sebepler de düşünülebilir.

Eğer gemilerin kaybolduğu alan, Meksika Körfezine kadar uzatılırsa, o zaman John Spencer'in ileri sürdüğü gibi, 1966'da körfezde kaybolup, sonradan tehlikeyden kurtulabilmesi nedeniyle üzerinde çok konuşulan bir gemi olayını da kapsayacaktır. Söz konusu gemi, 23 metrelik **Southern Cilies** adlı kılavuz gemisidir. Teksas'ın Freeport limanından 29 Ekim günü, 210 kademlik bir tekneyi çekerek ayrılmıştır. Radyo ile günlük raporunu veremeyince, derhal uçaklarla aramaya geçilmiş, **Southern Cities'in** çekmekte olduğu tekne hemen bulunmuş, sapaşağlam, içinde kimyevi madde olan yükü de ellenmemiş olarak tespit edilmiştir. Çekme halatı da, zincirine kadar sağlamdır. Ama ucunda ne çekme gemisinden, ne de tayfalarından eser

yoktur. Bu konuda Sahil Koruma Örgütünün Deniz Soruşturma Kurulu raporunda yazılı olanlar, kaybolan uçak ve gemilerin herhangi biri için, veya hepsi için geçerli sayılabilir: «... gemiden herhangi bir yardım çağırısının verilmemiş olması, kaybına sebep olan olayın böyle bir mesaj verilmesine olanak bırakmayacak kadar çabuk yer aldığı yargısına varmamızı doğal kılmaktadır.»

Daha sonra yer alan kaybolma olayları arasında, 1968 Kasım'ında Norfolk'dan Manchester'e gitmekte olan **Ithaca Island**, 1970 Nisanında New Orleans'dan Capetown'a bitkisel yağlar ve sudkostatik taşıyan **Milton latrides** ve 1973 Martında Newport News'dan kömür yükleyip Almanya'ya doğru yola çıkan 20.000 tonluk büyük kargo gemisi **Anita** sayılabilir. Yapılan aramalar sonucu **Anita'nın** açıklanamayacak biçimde yok olduğu yargısına varılınca, Lloyd Sigorta Şirketi, geminin sahiplerine üç milyon dolar ödemiş bulunmaktadır.

Anita'nın ikizi olan **Norse Variant** da, ondan iki saat önce limandan ayrılmış, Cape May'n 150 mil güneydoğusunda, batmak üzere olduğu bildirilmiştir. Önce tayfalardan kurtulan olmadığı sanılmış, fakat sonradan, bir tahta parçasına tutunmuş olan tek bir kişi bulunabilmiştir. Bulunan tayfa, geminin bir iki dakika içinde battığını, korkunç bir rüzgârın birdenbire çıktığını, güvertede bulunan her şeyi denize süpürdüğünü anlatmıştır. Deniz birden kabarıp geminin her yanına dolmuş, bütün bu işler ve geminin batması beş dakikayı geçmemiştir.

Kaybolan ticaret gemilerinin çeşitli yükleri göz önüne alındığı zaman, olayların kargonun türüne

ilişkili olmadığı ortaya çıkmaktadır. Yani ne kor-sanlık, ne patlama tehlikesi, ne isyan, ne de buna benzer nedenler, kayıp olaylarının hepsinde birden geçerli olamamaktadır. Her biri başlı başına, değişik birer olaydır. Tek ortak yönleri, aynı bölge içinde yer almalarıdır.

A.B.D. Üçüncü Donanma "Bölgesinden bir istihbarat subayı, Bermuda Üçgeninde uçak ve gemilerin kaybolmasından söz ederken, resmî olmayan kişisel görüşünü şöyle ifade etmiştir: «Bu tam bir esrar. Donanmada bu konuya dudak bükten, küçümseyen kalmadı. Bu Bermuda Üçgeninde bir gariplik olduğunu zaten hep biliyorduk. Ama ne olduğunu kimse anlayamadı. Ne fiziksel, ne de mantıklı bir neden bulabiliyoruz. Sanki gemilerin üzerine birdenbire elektronik bir kamuflaj örtüsü örtülmüş gibi oluyor.»

Birkaç ayrıntı dışında gemi ve uçak kaybolmaları hep Sargasso Denizi'nin içinde, çok yakınında veya onu çevreleyen sularda olmuştur, ivan Sanderson herhangi bir olay üzerine yapılan aramaları küçük bölgeler içinde sınırlandırmak konusunda uyarılarda bulunurken, Sargasso Denizi'nin yerine ve kayıp olaylarının çoğunun da bu alan içinde yer aldığına dikkati çekmektedir.

Çok eski zamanlarda, henüz durum resmî olarak keşfedilmeden önce, türlü efsanelerin yayılması ve insanların bu bölgeden ürkmesi, yüzyıllarca buraya «Korku Denizi» diye ad takılması ve modern çağda da hâlâ böyle açıklanamayan kaybolma olaylarının aynı yörede yer alması, gerçekten marlanamayacak kadar garip bir rastlantı ol-

malı. Kolomb'dan Apollo 12 astronotlarına kadar, çok değişik tür kâşiflerin bu ortak sorunda birleşmeleri gerçekten aklın kolay kolay alabileceği bir olay değil.

Santa Maria gemisinin güvertesinde duran Kolomb, Bahama'lardaki ışıklı, beyaz suları görüp de ilk not eden insan olmaktadır. Bu ışıklı sular Sargasso Denizi'nin batı sınırındadır. Kolomb burayı, 11 Ekim 1492 de, ilk yolculuğu sırasında farketmiştir. Güneş battıktan iki saat sonra. Apollo astronotları ise, dünyadan uzayın derinliklerine doğru uzaklaşırken, suda ışık çizgileri gördüklerini, bunun dünyadan son gördükleri ışıklar olduğunu bildirmişlerdir. Bu görünüm genellikle balıkların çıkardığı köpüğe, balık sırtlarına, ya da başka organik nedenlere yorulmaktadır.

Kolomb'un ilk yolculuğu, ona Üçgen içinde bugün bile çözülmemiş başka esrarlardan da söz etme olanağını vermiştir. 15 Eylül 1492'de, Sargasso Denizi'nin batı kesiminde seyrederken, kendisi ve tayfaları gökyüzünden koca bir ateş parçasının kopup fırladığını, sonra suyun içerisinde gözden kaybolduğunu veya suyun içine düştüğünü gördüler. Bundan birkaç gün sonra tayfalar geminin pusulasının doğru çalışmaması nedeniyle bir kere daha paniğe kapıldılar. Yani Yeni Dünya'nın keşfedildiği günlerde geçerli olan elektromanyetik arızalar, üçgen içinde bugün bile hâlâ söz konusu olmaktadır.

Sargasso Denizi'nin birçok esrarından biri de, yılanbalıklarının döllenmesi durumudur. Aristot (M. Ö. 384-322) Avrupa'daki yılanbalıklarının (kuşkusuz Aristot'nun bildiği tek yılanbalıkları Avrupa'da-

kilerdi) döllenme yerleri ile ilgili şaşırtıcı durumu ilk fark eden bilimcidir. Yılanbalıkları, yaşamakta oldukları havuz, göl ve derelerden çıkıp geniş nehirlere, oradan da denizlere doğru yüzmektedirler. Döllenmeleri hakkında o sıra tek bilinen budur. Aristot'dan ancak 2500 yıl sonra, Danimarkalı bilimci Dr. Johannes Schmidt, yılanbalıklarının çıktıkları bu yolculuk sonucu nerelere' gittiklerini keşfedebilmiştir.

Ergin Avrupa yılanbalıkları çeşitli su yollarından geçerek, sonunda Atlantığa çıkmakta, büyük bir grup oluşturup dört ay kadar bir arada yüzdükten ve karınlarını doyurmak sevdasında olan kuşları ve köpekbalıklarını da peşlerinden sürükledikten sonra, Sargasso denizinin bir noktasında durarak, suyun çok derinlerinde yumurta bırakmaktadırlar. Burada erginler ölmekte, yeni doğanlar dönüş yolculuğuna başlamakta, Golf Stream'in yardımıyla Avrupa'ya gelebilmektedirler. Tüm yolculuk ortalama iki yıl kadar sürmektedir.

Amerika'daki yılanbalıkları da aynı programı izlemektedir. Buradakiler doğuya doğru yüzüyor, Sargasso Denizi'nin derinliklerinde Avrupa balıklarıyla buluşuyorlar. Yavrular yine Amerika'ya, ana-babalarının çıktığı yerlere dönüyorlar. Yılanbalıklarının bu davranışı ve kalıtımla aldıkları bir vatan bilinci, birçok ilginç teorisinin ileri sürülmesine yol açmaktadır. Bu arada, yılanbalıklarının eski çağlarda, Atlantik'te var olan bir kıtanın içindeki bir nehirde döllenmek alışkanlığını kazandıkları, bugün o kıta battıktan sonra bile, yılanbalıklarının hâlâ Sargasso yakınlarına rastlayan o yeri aradığı da söylenir. Hatta Sargasso Denizi'ndeki yosunların, ba-

tan bu kıtanın bitkilerinden bazılarının, tuzlu suya adapte olmuş biçimi olduğu da ileri sürülür. Bir-denbire, büyük bir hızla, tüm yeşillikleri ve orman-larıyla birlikte batan bu kıtanın, kendine özgü bit-kileri!...

Fakat Sargasso Denizi'nin ve çevresinin es-rarları arasında en çok ilgi uyandıran, gemi ve uçakların kaybolmasına ilişkin olanıdır. Bunun bel-ki bölgenin diğer özellikleri ile de ilişkisi olabilir. Her gün bunca taşıtın geçtiği bir yörede olması da ayrıca gariptir. Belki de buradaki her kaybolma ola-yının kendine göre normal bir nedeni vardır. Belki «atmosferik aberasyonlar», «Gökyüzünde delikler», «bilinmeyen bir türbülansın dolayı parçalanma», «gök tuzakları» gibi deyimler, uçak ve gemilerin bi-linmeyen güçler tarafından kaçırıldığı yolundaki kuş-kular, hep anlayamadığımız oluşları anlaşılır duru-ma getirebilme çabalarımızdan doğan saçmalıklardır.

Fakat bu esrarın bir de başka yönü vardır. Bu, oldukça yakın zamanlarda ortaya çıkan, yepyeni bir yöndür. Geçmişte Bermuda Üçgeni içinde kay-bolan uçak ve gemilerden genellikle hiç bir kurtu-lan bulunamaz, binlerce kurban arasından bir tek ceset bile ele geçmezdi. Oysa son yıllarda Bermu-da Üçgeninin Efsanesi yayılmaya başlayınca, birçok havacı ve denizci, olağanüstü durumları söz konu-su etmeme prensibinden ayrılmış ve Bermuda Üç-geni içinde kendi başlarından geçen garip olayları anlatmaya başlamışlardır. Bu anlatılanlar incelendi-ği takdirde, üçgendeki kaybolma olaylarının nede-nini değilse bile, hiç değilse nasıl yer aldığını an-lama olanağına kavuşulabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KURTULANLARDAN BAZILARI

DENİZ efsanelerinin bir çeşit antolojisi olan «Görünmez Ufuklar» adlı kitabında, Vincent Gaddis, bir bölümü Bermuda Üçgenine ayırmıştır. «Ölüm Üçgeni» adını taşıyan bu bölümde, 1964 yı-lında üçgenle ilgili ilk yazısını yayınladıktan son-ra, havacılıktan yeni ayrılmış bulunan Dick Stern adlı bir gençten konuyla ilgili bir mektup aldığını söylemektedir. Stern, 1944 yılı sonlarında İtalya'ya uçmakta olan bir filo da görev aldığını anlatır. Filo, yedi bombalama uçağından kuruludur. Bermu-da'ya üç yüz mil kala, Stern, uçağında beklenmedik ve kuvvetli bir türbülans farkeder. Bu olurken hava açık, yıldızlar görünmektedir. Ama türbülans öylesine şiddetlidir ki, uçağın baş aşağı dönmesine de yol açmış, personeli tavana fırlatmıştır. Bu arada uçak o kadar büyük bir hızla yüksefti kaybeder ki, neredeyse denize düşecektir. Stern der-

hal rotayı çevirip Amerika'ya döner. Döndüğünde, yola çıkan yedi uçaktan bir tanesinin daha geri geldiğini öğrenir. Geri kalan beş uçaktan hiç bir radyo mesajı alınmamaktadır. Daha sonra da, ne kurtulan bir kişiye, ne de enkaza rastlanır. Bu olay, Uçuş 19 olayından bir yıl önce, yine Aralık ayında olmuştur. Fakat o günler savaş günleri olduğu için, kimse bu kayboluşta bir olağanüstülük görmemiş ve olaya basında yer verilmemiştir.

Savaşın birkaç yıl sonra, Stern karısıyla birlikte, bir Bristol Britannia uçağında Bermuda'dan Nassau'ya uçarken, güpegündüz aynı tür bir olayla bir kere daha karşılaşmıştır. Garip bir rastlantı eseri, Bayan Stern o anda eski olayı anlatmaktadır. Birden uçak, uzsızın aşağıya doğru düşüş yapar, yolcuların kucağındaki yemek tepsileri tavana vurur, uçak şiddetle titremeye başlar. On beş dakika boyunca titreshimler ve yükselip alçalmalar devam eder.

Bu olay belki CAT (Açık hava türbülansı) denilen olayın bir örneğidir. Eğer yeterince yoğun ve uzun olursa, bazı uçakların parçalanarak denizin üzerine saçılmasına sebep olabilir. Ne olursa olsun, Dick Stern aynı beklenmedik tehlikeyle, Üçgenin aynı yöresinde iki kere karşılaşmış ve sağ kalıp bunu anlatabilmiş bir kişidir.

Wild Goose adlı balıkçı gemisinin kaptanı Joe Talley ise, daha değişik bir olayla yüz yüze gelmiş, fakat kurtulmuştur. Olay uçaklarla değil, Talley'in kendi teknesiyle ilgilidir. O sırada Wild Goose, başka bir geminin arkasına bağlanmış, çekilmekteydi. 'Okyanus dili' denilen ve Andros adasının do-

ğusuna düşen sualtı çukurunun üzerinden geçmektedirler. Burası birçok kaybolma olaylarının yer aldığı bir yöredir.

Kaptan Talley'in yirmi bir metre boyundaki köpekbalığı avlama gemisini, otuz üç metre boyundaki Caicos Trader çekmektedir. Hava iyidir. Güneybatıdan yumuşak bir rüzgâr esmektedir. Gemi-ler peşpeşe 'Okyanus Dili'nin güney ucuna yaklaşırlar. Burada büyük sualtı çukuru, kırk mil çapında krater benzer bir delik oluşturmaktadır. Kayalar ve doğuda kalan Exuma sıradağları, Okyanus Dili'nin bu yöresini güneydoğu rüzgârlarının yaratacağı hırçın dalgalardan korumaktadır. Gece olduğu için, Kaptan Talley alt kattaki kamarasında uymaktadır. Birden, üzerine boşalan bol suyun etkisiyle uyanır. Hemen can yeleğini kapıp lomboza yönelir. Zorlanarak dışarıya çıktığı zaman, kendini suyun altında bulur. Eline bir ip geçer, ona tutunarak su yüzüne çıkar. Bunun için yirmi metre kadar yükselmesi gerekmektedir. Demek kamarasından kurtulduğu sıra, on beş metre kadar derindedir.

Su yüzüne vardığı zaman, Caicos Trader'in tek başına yoluna devam edip uzaklaştığını görür. **Wild Goose'u** su altına çeken güç, arkadaşları çekme hatları yüzünden Caicos Trader'i da tehlikeye soktuğundan, geminin tayfaları hemen halatı keserek oradan uzaklaşmış, sonra geri dönüp, Talley'in bir mucize sonucu kurtulmuş olup olmadığını araştırmak istemişlerdir. Ön gemide bulunanlar, **Wild Goose'un** birdenbire, sanki girdaba kapılmışçasına, suyun altına gittiğini görmüşlerdir.

Yarım saat kadar sonra, Kaptan Talley güçlük-

İle su yüzünde durmaya çalışırken, megafonla adının çağırıldığını duyar. Cevap verir ve kurtarılır. Bu / yöreden geçen kaptanların çoğu pusula ve radyo arızalarıyla karşılaşmaya alışkın oldukları için, bu olayda da böyle bir durum olup olmadığı soruşturılır. Fakat görevli tayfa rotayı saptaşıp dümenin başından ayrılmış olduğu için, mekanik bir aberasyon söz konusu olup olmadığı anlaşılamaz.

Birçok başka gemiler de, çekmekte oldukları tekneleri kaybetmişlerdir. Bu arada, arkadaki geminin tayfaları ve kaptanı da kayıplara karışmıştır. Hepsi Kaptan Talley gibi sağ kalıp başından geçenleri anlatma olanağını bulmuş değildir. Bazı durumlarda ikinci geminin bulunduğu yeri, yoğun bir sisin kapladığı görülür ve birinci gemide de pusula ve elektrik ekipmanının doğru çalışmadığı fark edilir. İnsanın aklına bir soru geliyor. Acaba neden böyle raporlar hep çekme gemilerinden gelir de, tek başına seyreden gemilerden gelmez? Bunun nedeni belki de tek başına seyreden gemilerin yok olması, yakınlarında tanık bulunmamasıdır. Oysa çekme gemileri çok yakındır. Bir halatın öbür başındadır. Ne olup bittiğini görebilecek durumdadırlar.

1966 yılında Kaptan Don Henry'nin başından geçen olay, bir çekme gemisinin bilerek veya bilmeyerek, çekilen gemiyi kapmak üzere o bilinmeyen güçlere karşı verdiği mücadeleyi dile getirir.

Kaptan Henry, Miami'de kurulmuş bulunan bir deniz kurtarma şirketinin sahibidir. Yıllardan beri tecrübe kazanmış bir denizci olduktan başka, dal-

gıçtır da. Elli beş yaşlarında, iri yapılı, güçlü kuvvetli bir adamdır. Çok sağlam ve adaleli olduğu ilk bakışta bellidir. Fakat bu kadar ağır bir vücuttan beklenmeyecek kadar atiktir. Sözlerine ifade kazandırmak amacıyla bir yumruğunu öteki avcuna indirdiği zaman, insan içinden, iyi ki bu yumruğu yiyen ben değilim, diye düşünür. Denizi gözlemeye alışkın gözleri dürüst ve zekidir. Konuşurken sesindeki güven ve ayrıntıları inceden inceye hatırlama yeteneği, olayı onun kendi kelimeleriyle buraya almanın daha ilginç olacağı sanısını vermektedir.

... Puerto Rico'dan Fort Lauderdale'e dönüyorduk. Üç gündenberi petrolüm nitrat taşıyan tayfasız bir tekneyi çekmekteydik. Benim gemimin adı Good News'du. Boyu elli metre, gücü iki bin beygir gücüydü. Çektiğimiz tekne ise iki bin beş yüz ton ağırlığındaydı. Aramızdaki halatın uzunluğu üç yüz metre kadardı. Okyanus Dili üzerine gelmiştik. Suyun derinliği altı yüz kulaç dolaylarındaydı.

Vakit öğleden sonra, hava sakin, gökyüzü maviydi. Kısa bir süre için kaptan köprüsünün arkasındaki kamarama geçtiğim sırada, dışarıda herkesin bağışmaya başladığını duydum. Hemen köprüye fırlayıp, «Ne oluyor?» diye sordum. İlk baktığım şey pusula oldu. Gösterge saat doğrultusunda, fırl fırl dönüyordu. Böyle bir şeyin olması için hiç bir neden yoktu. Ancak Kingston'da, St. Lawrence nehrinin bir yerinde olurdu bu. Dipteki bir demir rezervi veya meteor taşı, pusulaları çıldırtırdı orada. Ama

bizimki neden böyle yapıyordu? Bir şeyler oluyordu ama, ne? Sular delirmiş gibi, gemiye her yandan saldırmaktaydı. Ne ufku görebiliyorduk, ne suyu, ne gökyüzünü. Hepsı birbirine geçmişti. Nerede olduğumuzu bile bilmiyorduk.

Karıştığımız bu olay her ne ise, jeneratörlerimizi de soyup soğana çevirmişti. Bütün elektriğimiz kesildi. Jeneratörler hâlâ çalışıyordu ama, enerji vermiyordu. Teknisyen hemen yedek jeneratörü çalıştırmaya koştu, ama bir kıvılcım bile elde edemedi.

Ben çekmekte olduğumuz tekneyi merak ediyordum. Halat gergin ve ağırdı. Ama ucunda tekne görünmüyordu. Tam onun bulunduğu yer, bir bulut parçasıyla kaplı gibiydi. Çevresindeki sular, denizin öbür taraflarındakine oranla daha bir çılgındı.

Tam yol ileri atıldım. Nereye gittiğimizi göstermiyordum ama, oradan hemen paçamı kurtarmak gerektiğini anlıyordum. Sanki bir güç bizi geri çekiyor, ama pek de beceremiyor gibiydi.

O gücün etkisinden kurtulmamız, bir sis alanından çıkmak gibi oldu. Arkaya baktığımızda, çekme halatının gergin geriye uzanmakta olduğunu gördük. Kızılderi'leriniple yaptığı o sihir oyunları gibi. Çünkü ipin ucunda hiç bir şey görünmüyordu. Orası bir sis kümesi altındaydı. Hemen ana güverteye sıçrayıp halatı yakaladım ve çekmeye başladım. Lanet olası tekne sonunda sisin içinden çıktı. Ama çevrede başka hiç bir yerde sis yoktu. On bir mil ilerisi bi-

le apaçık görünüyordu. Teknenin olduğu yerde sular çok karıştı. Fakat dalgalar büyük değildi. Bana isterseniz korkak deyin ama, bunun neden böyle olduğunu anlamak için oraya geri dönmeye hiç niyetim yok.

Hiç iki insan iki kolunuza asılıp sizi iki yana çekti mi? O anda o durumdaydık. Sanki bir kimse, ya da bir güç bizi oraya çekiyor, başka bir güç de başta tarafa çekiyordu.

SORU: Ufukta yeşil bir görüntü var mıydı?

Hayır. Ufuk süt gibiydi. Zaten renk görmeye çalıştığım da yoktu. Oradan uzaklaşınca aküleri yeni baştan şarj etmemiz gerekti. El fenerlerinden de elli tane boş pil çıkarıp attım.

SORU: Aklınızda Bermuda Üçgeni geldi mi?

Evet. Zaten başka hiç bir şey düşünemez olmuştum. Kendi kendime, «Ulu Tanrım, ben de bir istatistik oluyorum,-» deyip duruyordum.

SORU: Buna benzer başka olaylarla karşılaştınız mı?

Hayır. Başkalarına olmuş diye duydum. Bir keresinde çıktıkları tekne, üzerindeki insanlarla birlikte yok olmuş. Aradaki çekme kablo su da kesilmiş. Ama benim başıma gelen tek olay buydu. Yeter de artar bile! Eski bir donanma pilotu olan Jim Richardson, bugün Opa-Locka ile Bimini arasında seferler yapan, bu arada Bahama adalarındaki öbür havaalanlarına da gidip gelen Chal Air Ferry şirketinin başındadır. Bimini'nin gelişmesi konusunda çok hevesli olan, ayrıca bölgedeki en büyük özel hava şirketinin sorumlusu bulunan Richardson, Bermuda Üçgeninin tehlikeleri konusu açıldığı zaman kayıtsız

bir hava takınımaktadır. Pilotlara özgü dobra sözleriyle şöyle demektedir:

«Bu konularda konuşulmaz. Herkes sizi çıldırmış sanır yoksa.»

Fakat yine de, Bahama'lara yaptığı sayısız uçuşlar sırasında o da elektronik ve manyetik abersasyonlarla karşılaşmıştır. Bir gün sabah erken saatlarda Florida'dan Türk Adalarına doğru uçarken pusula birden soldan sağa doğru dönmeye başlamıştır. Richardson, yanında bulunan oğluna, «Ne oldu pusulaya?» diye sorunca, çocuk en makûl cevabı veriyormuş gibi, «Andros üstündeyiz, baba,» demiştir. Gerçekten de bu sık sık olmaktadır. Moselle Kayasının önündeki derin sulara ne zaman girseler, bu durumla karşılaşmaktadırlar. Ayrıca tam bu noktada geceleri esrareniz ışıkların parladığı söylenir ve Bimini balıkçıları buraların perili olduğuna inanırlar. Kayalarda parlayan ışıkları Jim Richardson ve başka pilotlar da zaman zaman kendi gözleriyle görmüşlerdir.

Daha belirgin bir elektronik olayı da Chuck Wakeley tarafından anlatılmaktadır. Bir gün Wakeley Nassau'dan Fort Lauderdale'e doğru uçarken, elektronik bir güç ya da varlık, uçağın denetimini bir süre için pilotun elinden almıştır. Chuck Wakeley otuz yaşlarındadır. On yıldan beri uçak ve helikopter pilotluğu yapmaktadır. Epey uçuş tecrübesi vardır. Genellikle tek başına uçmuş, Panama'da, Güney Amerika'da çalışmıştır. Balta girmemiş ormanlar üzerinde yaptığı bu solo uçuşlar sonunda, hayatta kalmak için bile insanın iyi bir ayrıntı belleğine ve tehlike anlarında soğukkanlılığına koruma yeteneğine sahip olması gerekmektedir.

Wakeley eğitilmiş bir gözlemcidir. Amerika Birleşik Devletleri hükûmeti tarafından yüksek güvenlik görevlerinde çalıştırılma belgesi vardır. İnsan onunla konuşurken içtenliğine ve olayı tıpkı olduğu gibi anlatma çabasına hayran kalır. Anlatımı etkindir. Başına gelen olayla karşılaşmadan önce Bermuda Üçgeni'nin varlığından hiç haberi olmaması da ilginçtir.

1964 Kasımında Miami'deki Sunline Hava-cılık Şirketine pilottum. Charter'le bir grubu Nassau'ya bırakıp geri dönmek görevini almıştım. Yolcuları Nassau havaalanına indirdiğim zaman ortalık daha yeni kararmıştı. Hava çok açık, yıldızlar pırıl pırıldı. Nassau'nun değişken OMNİ alanı içinden çıkıp, Bimini'nin OMNİ alanını bulmaya çalıştım. Saat 21.30'da Andross Adasının kuzey ucundan geçtim. Adanın ışıkları görünüyordu.

İki bin beş yüz metreye yakın bir yükseklikte uçuyordum. Her şey normaldi. Fakat Andross'un elli mil kadar açığında bir gariplik fark ettim. Uçağın kaineratlarında garip bir parlaklık vardı. Önce bunu aşağıdaki projektörlerin yansımasından sandım. Çünkü kanatlar aslında beyaz boyalı olduğu halde, mavimsi yeşil bir renkte parlıyordu.

Beş dakika boyunca bu parlaklık arttı durdu. Sonunda öyle göz kamaştırıcı bir duruma geldi ki, önümdeki göstergeleri okumakta güçlük çekmeye başladım. Manyetik pusulam durmadan dönüyordu. Ağır dönüyordu ama, hiç sa-

bit durmuyordu. Havalanırken «yarı dolu» durumunda bulunan benzin göstergem şimdi «dolmuş» gösteriyordu. Elektrikli oto-püot mekanizmam birden uçağı sağa doğru döndürdü. Hemen mekanizmayı kapatıp uçağı elle yönetmeye koyuldum. Elektrikli aletlerimin hiç birine güvenecek durumda değildim. Hepsi çıldırması gibi, garip davranışlarda bulunuyorlardı. Kısa zamanda bütün uçak pırıl pırıl kesildi. Ama bu üzerine düşen bir ışığın yansımalarına benzemiyor, sanki uçağın kendi içinden geliyordu. Camdan kanatlara doğru baktığımda, yalnız mavimsi yeşil bir renkte parlamakla kalmadıklarını, aynı zamanda da tıylı bir kadifeye benzemeye başladıklarını gördüm.

Bu sırada artık jiroskopuma, ufuk ve yükselti göstergelerime de inanamaz olmuştum. Gece olduğu için, yapay ufuk göstergesine göre uçmak zorundaydım. Asıl ufkun nerede olduğunu göremedim. Garip ışığın parlaklığından, yıldızlar da görünmez oldu. Yapabileceğim tek bir şey vardı. Bütün kontrolleri bırakıp uçağı kendi halinde uçurmak. Işık inşam kör eden bir parlaklığa ulaştı, beş dakika kadar öylece sürdü, sonra yavaş yavaş sönmeye başladı.

Parlaklık sona erdiği zaman bütün aletler normal çalışmaya başladı. Bütün devreleri kontrol ettim. Hiç birinde arıza yoktu. Sigortaların hiç biri atmamıştı. Benzin göstergesi de «yan dolmuş»a düştüğü zaman, aletlerimin kendiliğinden normale geldiğini anladım. İniş yapmadan

önce tüm sistemleri, iniş takımlarını, kanatları falan kontrol ettim. Hepsi normaldi. Bu arada uçağın statik etkileri yok edecek biçimde yapılmış olduğunu da belirtmekte yarar var.

SORU: Bu olayın Bermuda Üçgeniyle ilişkili olduğunu düşündünüz mü?

CEVAP: Bermuda Üçgenini bu olaydan önce hiç duymamıştım. Gördüğümü St. Elmo ateşi sanmıştım. Oysa St. Elmo ateşi böyle etkiler yapmaz.

SORU: Bermuda Üçgenini ilk ne zaman duydunuz?

CEVAP: Başıma gelenleri öteki pilot arkadaşlara anlatmaya başladığım zaman. Böyle şeyler onların da başına gelmiş. Ama sözünü ekmekten hoşlanmıyorlar. İnsan Puerto Rico gibi bir yere gitmeye kalkarsa, Üçgenden geçmeye imkân yok. Meğer ki kuzeye doğru uçup Bermuda'nın üzerinden dolaşasınız. Bugünlerde Üçgenin daha çok sözü edilmeye başladı. Ne zaman mantıksız bir uçak kaybı olsa, hemen bu konu açılıyor.

'Bilinmeyenleri İnceleme Derneği'nin üç ayda bir çıkardığı **Pursuit** adlı dergide de, Üçgenin içindeki yok edici güçlerin uçaktan görünümüyle ilgili bir yazı yayınlanmıştır. Yazıyı veren Robert Durand'dır. San Juan'dan New York'a uçmakta olan Boeing 707 uçağından, 11 Nisan 1963 günü izlenmiş bir olayı anlatmaktadır. Yeri, 19° 54 kuzey enlemi, 66° 47 batı boylamıdır. Yani Üçgenin içinde. Puerto Rico çukurunun, okyanusun en derin çu-

kurlarından birinin üzerinde bir yerdir. Derinlik burada beş buçuk mili bulmaktadır.

Olağanüstü görünüm ilk olarak yardımcı pilotun dikkatini çekmiştir. (Yardımcı pilot, adının açıklanmasını istememektedir.) Saat 13.30'da, yani uçak havalandıktan yirmi dakika kadar sonra, 10.000 metre yükseklikte uçarlarken, yardımcı pilot sancak tarafından denizin bir yerinde, sanki su altı atom patlaması gibi, suların kabarıp bir yığın halini aldığını fark etmiştir. Denizin o yöresinde dev bir karnabahar varmış gibi görünmektedir. Yardımcı pilot derhal pilotun ve makinistin dikkatini oraya çeker. Hepsi durumu otuz dakika boyunca izlerler, sonra kemerlerini açıp sancak pencerelerine koşar, oradan daha iyi görmeye çalışırlar. Görebildikleri kadarıyla, sudaki kabarık alan, çapı yarım mille bir mil arasında bir dairedir. Yüksekliği ise, belki çapının yarısı kadardır. Kaptan yaklaşıp incelemeyi istemez. Buna da anlayış göstermek gerekir. Programı uyarak uçuşa devam etmeye karar verir. Uçak oradan ayrılırken, kaynayan kabanklığın yatışmaya başladığı görülür. Yardımcı pilot sonradan birçok kuruluşlarla, bu arada Sahil Koruma Örgütü ve FBI ile ilişki kurar, sismik araştırma uzmanlarından birine danışır, fakat hiç birinden o yörede deprem, deprem dalgası, ya da büyük su fışkırması gibi bir olayın raporunu alamaz.

Bu garip görüntünün, bir gün önce kaybolmuş olan atom denizaltısı Thresher'daki savaş başlıklarıyla ilgili olduğu ileri sürülmektedir. Oysa Thresher'in kaybolduğu yer buraya binlerce mil uzaklıktadır. Bu kuramın doğru olabilmesi için ya Thres-

her'in batmasıyla ilgili verilerin kamuoyundan gizleniyor olması, ya da bu felâkette rolü olan güçlü bir düşman denizaltısının misilleme olmak üzere bu yörede batırılmış olması gereklidir. Fakat askerî olasılıklar düşünülmüdüğü takdirde, bu olay da Bermuda Üçgeni içindeki esrarengiz güçlerin belirli görünümünden kurtulamamaktadır.

Son zamanlarda bir kurtulma olayı da, olayı yaşayanlar tarafından Norman Bean'e anlatılmıştır. Bean elektronik mühendisi ve kâşiftir. Keşifleri arasında sualtı kısa devre televizyonu ve köpekbalığı kovma ilacı sayılabilir. Halen Miami'de oturmakta olan Bean, uçan dairelerle ilgili konferanslar veren ve Üçgeni çok yakından inceleyen bir kişidir. Anlatılan olay 1972 Eylülünde, Biscayne körfezinde yer almış, Nightmare (Kâbus) adlı dizel motorlu bir teknenin başına gelmiştir. Üç yolcu taşıyan Nightmare, çıktığı balık seferinden gece vakti körfeze dönüyordu. Featherbed Banks önüne geldiklerinde, pusulanın, ışıklarını gördükleri köye göre, doksan derece kadar sapma gösterdiğini fark ettiler. Teknenin ışıkları hafifledi, sonra büsbütün söndü. Sanki akülerdeki gücü bir şey emip tüketiyormuş gibi. Bunun üzerine, pusulaya hiç aldırmaksızın, dosdoğru batıdaki ışıklara doğru döndüler ve motorları son gücüyle çalıştırıldılar. Ama gemi geriye doğru kaymakta devam etti. Gözlerinin önündeki ışıkları durmadan güneye doğru kaçıyordu. Tekne tam iki saat boyunca kıyıya doğru ilerlemeye çabaladı. Fakat bulunduğu yerden kırıyordu da, ancak geriye doğru kayıyor olabiliirdi.

Bu süre içinde, yıldız dolu olan gökyüzünün

bir noktasında, yıldızları kapayan iri, karanlık bir gölge gördüler. Bu gölge, tekneyle Matheson West arasına, bulundukları yerden bir iki mil batıya düşüyordu. Gölgeyi izlerken, kıpırdayan bir ışığın bu karanlık alan içine girdiğini, birkaç saniye orada hareketsiz durduktan sonra yok olduğunu gördüler. Az sonra kara gölge de yok oldu. O yok olur olmaz, pusula doğru çalışmaya başladı, jeneratör yeni baştan aküleri şarj etti, tekne de öne doğru ilerleyebildi.

Buna benzer bir olay da, Nightmare olayından birkaç yıl önce verdiği bir konferansdan sonra Bean'e dinleyicilerden biri tarafından anlatılmıştı. Anlatan, emekli bir deniz yüzbaşısıydı. Herkesin arasında başından geçenlerden söz etmek istememiş, sonradan Bean'i bulup ona gizlice anlatmıştı. Bir-çokları gibi o da «açıklanamayan olaylar» veya inanılmayacak şeyler yüzünden kendi adının gülünç olmasından korkuyordu.

Olay 1957 yılında, Noel'den bir hafta önce geçmişti. On bir metre boyundaki dizel motorlu teknesiyle Bahama'lardaki Freeport'a gitmekte olan yüzbaşı, birkaç saat boyunca bir türlü ilerleyememiş, ışıklar ve radyo çalışmaz olmuş, pusula fırlı fırlı dönmeye başlamıştı. Dizel motoru çalışıyordu ama, tekne bir türlü yol alamıyordu. Nightmare olayında olduğu gibi, burada da tayfalar, güzel hava-ya, sakin denize, yıldızlı gökyüzüne rağmen, havada bir yerde çevresi muntazam çizgilerle çevrili bir alanda hiç yıldız görünmediğini farkettiler. Bir ara tek sıra halinde akan üç ışığın bu kara alana gir-

diğini ve 'bir süre sonra yok olduğunu izlediler. Az sonra gökteki kara leke de birden kayboldu, tekne yeniden ilerlemeye başladı. Işıklar yandı, aküler doldu, radyoda ses geldi, her şey normal haline döndü. Kaptan ve dört tayfası sonradan aynı gece Golf Stream üzerinden güneye doğru inmekte olan bir şilebin, dümeninde doksan derecelik bir hata sonucu batıdaki çamurlarda karaya oturduğunu öğrendiler.

Great Exuma'daki George Town'dan Bahama'lara doğru uçmakta olan çift motorlu Beechcraft uçağının 15 kasım 1972 günü başına gelenler de, üçgende egemen olan güçlerin ne kadar kaprisli olduğunun başka bir örneğidir. Yalnız bu olayda, tabii eğer bu güçlere bir mantık ve bir pfan atfedilebilirse, uçağı yok etmeye çalışmaktan çok, yardım etmeye çalıştıkları söylenebilir. Olay, Dr. S. F. Jablonsky adlı bir Fort Lauderdale psikologu tarafından Dr. Manşon Valentine'e anlatılmıştır. Manşon Valentine, anlatılanları aşağıdaki şekilde hatırlıyor:

Uçak ortalık kararırken George Town'dan havalandı. Beş pilotu dahil, dokuz kişi taşımaktadır. Hava iyi, deniz durgun, görüş çok açıktır. Güneydoğudan hafif bir rüzgâr esmektedir.

Havalandıktan on dakika kadar sonra, uçak Exuma'nın kuzeybatısında bulunan Okyanus Dili üzerine geldiği zaman, tüm elektrikli cihazlar, bu arada pusula, radyo, ışıklar, hatta hidrolik kontrollar birden durur ve tüm aküler boşalır.

Pilotun ilk tepkisi, altmış mil kadar kuzeye düşen New Providence'e inmek kararı olur. Çünkü Nassau'nun ışıkları görününceye kadar, batan güneşten batıda bıraktığı ışıklara göre yön saptamak kabil olacaktır. Fakat düşününce bunu yapamayacağını anlar. Radyosu çalışmadığı için oradaki alana gelişini **haber veremeyecektir**. Işıkları çalışmadığı için ışıkla kendini belli etmesi de olanaksızdır. Bu yüzden, Andross üzerindeki en yakın havaalanına inmek kararlaştırılır. Az sonra adanın güney ucundaki iniş pistini görürler. İniş için pilot pistin batısına geçer ve önünde herhangi bir engel olmadığından emin olmaya çalışır. Pistin durumunu, rüzgârı hesaplayarak, kayarak inmeye hazırlanır. Hidrolik sistem çalışmadığı için tekerlekleri indirmeye olanak yoktur. Ayrıca, iniş ışıkları da çalışmamaktadır. Dr. Jablonsky sonradan «Uçak sanki bir hava yastığı üzerinde taşınırçasına, yumuşacak indi,» diye anlatmıştır. Yere ilkönce pervanelerin uçları dokunmuş, çevreye bir sürü kıvılcım saçmış, fakat uçak parçalanmamış, yere konmuştur. Gövdeye hiç bir hasar olmamış, aşağıya doğru uzanan kısımlar bile sağlam kalmıştır.

Ertesi gün Andros'a hemen iki yeni pervane gönderilmiş ve uçağa takılmıştır. Uçağın akıleri yeni baştan doldurulmuş, fakat hidrolik sistem bundan çok önce, kendi kendine normal çalışmasına dönmüştür. Uçak havalandığı zaman başka hiç bir olayla karşılaşmadan Fort Lauderdale'e kadar gelmiştir.

Bu kitap baskıya girdiği sıralarda Cunard Lini şirketinin ünlü Queen Elizabeth 2 adlı gemisi de Bermuda Üçgeninin kuzey yörelerinde bir felâketten kurtulmuş bulunuyor. 3 nisan 1974 günü kazanlarından üçünde birden meydana gelen arıza nedeniyle (yağ sızmasına yorumlanıyor), hem elektrik enerjisinde, hem hava tertibatında, hem de diğer buna benzer mekanizmalarda kesinti olmuş ve bu koca modern transatlantik tıpkı eski çağlardaki gemiler gibi Sargasso denizinde hareketsiz kalmıştır. Yolcular, gemi sahibi şirket tarafından bedava sunulan ısınmış içkileri içerek, gelecek kurtarma ekiplerini beklemiş, durmuşlardır.

Gemiden alınan ilk telsiz mesajlarından birinde ünlü bir futbolcu olan yolculardan biri, şöyle söylemiştir: «Kaptanın dediğine göre biz burada, Bermuda Üçgeninin tam ortasında kalakalmışız.» Fakat bundan sonra gelen mesajlarda kötü kader simgesi alanın adını anmamak için çaba gösterildiği anlaşıyor.

Bu olayla ilgili olarak her şeyi eklemekte yarar var. Queen Elizabeth 2'yi izlemekte olan bir Sahil Koruma örgütü görevlisinin bildirdiğine göre, radar üzerinde Queen Elizabeth 2 bir ara görünmez olmuştur. Saatta 35 deniz milii yapan dev gemi, üçgen alanı içine girerken radardan silinmiş, fakat geminin kendisi çıplak gözle görünmeye devam etmiştir. Bir süre sonra gözden de kaybolmuştur. Ayrıca geminin transatlantik radyo bağlantısı da, tıpkı radar görüntüsü gibi, üçgen içine girdiği anda etkilenmiştir. Her ne kadar Queen Elizabeth

BEŞİNCİ BÖLÜM

2 olayında üçgenin bir etkisi bulunduğu ileri sürülmemişse de, radyo bağlantısını etkileyen nedenlerin, üçgene özgü radyo ve elektrik anormallikleri olduğu düşünülebilir.

Bölge içinde kaybolan gemi ve uçakların sayısına şöyle bir baktığımız ve kurtulanların anlatıkları olaylardan üçgen içinde ne gibi güçlerin çabası gösterdiğini çıkarmaya çalıştığımız zaman, bu oluşların akla yakın bir nedeni, ya da birkaç nedeni olup olmadığını düşünmek de bir görev haline gelmektedir. Fakat olayları derinlemesine inceledikçe, kullandığımız bilimsel dilde «akla yakın bir neden» denilebilecek olasılıkların da bulunup bulunmadığından kuşkuya düşülebiliyor.

AKLA YAKIN BİR AÇIKLAMA VAR MI?

ÜÇGENİN önemini azaltmak, hatta varlığını reddetmek amacıyla zaman zaman böyle kaybolma olaylarının dünyanın her tarafında yer aldığı, önemli deniz ve havayollarının bu kadar yoğunlaştığı herhangi bir bölgede, eğer üçgen yeterince büyük tutulursa, insanı tedirgin edecek sayıda yok olma olaylarıyla karşılaşılabilceğı ileri sürülmüştür. Ayrıca okyanusun çok geniş, uçak ve gemilerin ise çok küçük olduğu, okyanusun devamlı su üstü ve su altı akıntılarıyla hareket halinde bulunduğu belirtilmiştir. Bahamalarla Florida arasında, Golf Stream'in saatta dört deniz mili hızla kuzeye doğru aktığı bu yerde, uçaklarla küçük teknelerin kısa zamanda çok uzaklara sürüklenebileceğı, bu yüzden pekâlâ kayıp diye nitelendirilebileceğı savunulmuştur. Ne var ki, akıntının hızı Sahil Koruma örgütünün çok iyi bildiğı ve hesapladığı bir veridir. Kurtarma ve arama işlemlerinde akıntı ve rüzgâr de-

viasyonları her zaman dikkate alınmaktadır. Büyük gemiler için çabuk başlatılan aramalarda taranan çevre beş mil, uçaklar için on mil, küçük tekneler içinse on beş mil çapındadır. Arama süresi uzadıkça da, yön, akıntı, rüzgâr ve sürüklenme durumları hesaplanarak tarama alanı gittikçe genişletilmektedir.

Bazı gemilerin önce batmış oldukları halde, sonradan başka bir yerde yeniden su yüzüne çıktıkları da bilinir. **A. Ernest Miles** gemisi buna bir örnektir. Tuz yüklü olan bu gemi, Carolina sahili açıklarında batmıştır. Tuz eridikten sonra, hayalet gemi yeniden su yüzüne çıkmış, ve bulunmuştur. **La Dahama** adlı geminin sonu da Üçgenle ilgili olarak sık sık söz konusu edilir. Bu gemi 1935 nisanında batmış, yolcuları **SS. Rex** tarafından kurtarılmıştır. Fakat bir süre sonra, **Aztec** adlı gemi, La Dahama'yı Bermuda açıklarında içi boş yüzerken görmüştür. Geminin daha önce battığını ve yolcularının **Rex** tarafından kurtarıldığını bilmeyen **Aztec** tayfası, önce **La Dahama'yı** esrarengiz hayalet gemilerden biri sanmış, neden sonra, o sıra İtalya'daki limanına varmış olan **Rex'den** haber gelince durum anlaşılmıştır. Geminin neden sonradan su yüzüne çıktığı hâlâ anlaşılamamıştır.

Deniz tabanında bulunan uçak ve gemi enkazları sık sık kumla örtülebilir, fırtınalar yüzünden gömülebilir, sonradan yine fırtınalar nedeniyle üstlerindeki örtü açılarak denizaltılar ya da dalgıçlar tarafından bulunabilirler. Tecrübeli bir kurtarma dalgıcı olan Mel Fisher bir süre Atlantik ve Karaip denizinin üçgen içinde kalan alanında araştırma-

lar yapmak üzere çalışmıştı. Aslında aradığı İspanyol altınlarıydı. Nitekim bunlardan büyük bir miktar elde etmeyi başardı. Fakat bu arada deniz dibinde, zamanında çok aranmış, sonra bulunamayınca unutulmuş başka değerler de buldu. Normal pusuladan bin kere daha güçlü olan ve deniz dibindeki metal kitleleri bulmaya yarayan magnetometre cihazı, Fisher'i defalarca* aradığı İspanyol altınlarından uzaklara, başka yörelere doğru çekti. (Geliştirilmiş magnetometrenin, Üçgen içindeki birçok kayıplar sırasında henüz bilinmediğini belirtmekte yarar var). Dalgıçlar magnetometre göstergesine göre okyanus tabanına daldıkları zaman, çok kere batık İspanyol kalyonları yerine, kayıp savaş uçakları, özel uçaklar, çeşitli gemiler, hatta bir keresinde, kıyıda birkaç mil uzakta bir de demiryolu lokomotifini bulmuşlardır. Fisher bu lokomotif geleceğin deniz arkeologlarına bırakmış, başka ilgilene memiştir.

Mel Fisher'e göre, Florida-Bahama yöresindeki yok olmaların pek çoğunun nedeni, Hava Kuvvetlerinin bombalama uçuşlarından arta kalan patlamamış bombalara, savaşlardan kalan torpidolara ve yüzen mayınlara dayanmaktadır. Bir keresinde batık bir İspanyol gemisi yakınında daldığı zaman, önce eski bir İspanyol topu sandığı cismi su yüzüne sürüklemeye başlamış, fakat bir ara elindeki kâlinin sivri bir ucu olduğunu fark edince, bunun bir bomba, hem de patlamamış bir bomba olduğunu anlamıştır.

Fisher'in asıl aradığı, **La Margarita** ve **Santa Maria de Atocha** adlı iki İspanyol hazine gemisidir.

Bunların birincisinde dört yüz milyon dolar, ikincisinde ise altı yüz milyon dolar değerinde altın ve kıymetli taşlar bulunmaktadır. Fakat bu çaba uğruna daldığı sayısız zamanlarda karşısına çıkan isimsiz enkaz parçalarını inceleyerek edindiği bilgilere göre, bunların birçoğu da fırtınalar yüzünden kayalara çarpıp batmış, kıyıdan uzak kumlar altına gömülmüş kalmıştır. Kendi aradığı türden hazine gemilerini bulmak için de magnetometrenin gösterdiği yerde bir kazı yapmak gerektiğini bilmektedir. Florida dolaylarında, Golf Stream'in geçtiği yerlerde kum örtüsünün tabana saplanmış enkazları çok çabuk örttebildiğini, oldukça iri teknelerin bile üstünü kısa zamanda kapayabildiğini! kabul etmektedir.

Buna göre, 'aranıp da bulunamayan uçak ve gemilerin durumundan, genellikle hızla değişen su altı akıntıları ve taban yükseklikleri sorumlu olabilir,' demektir. Fakat iş bu kadarla da kalmamaktadır. Bu bölgede bazı kayıpların delillerini saklamaya yarayabilecek daha başka su altı nedenleri de vardır.

Bunlar «mavi delikler» diye adlandırılan kireç taşı mağaralarıdır. Bahamalar yöresinde su altında kireç taşı tepeler, doruklar, diğer küteller, geniş sahanlıklar ve derin uçurumlar bulunmaktadır. Binlerce yıl önce mavi delikler, su düzeyinin üzerinde kalan kireç taşı mağaralarıydı. Fakat üçüncü buzul çağından sonra buzların erimeye başlamasıyla birlikte (günümüzden on iki ya da on beş bin yıl önce), buraları su altında kalmış, balıkların çok sevdiği ve son zamanlarda skuba dalgıçlarının serü-

venlerine renk katan «mavi delikler» haline gelmiştir. Bu mağara ve dehlizler, kıta sahanlığının sonuna kadar varır, bir kısmı, kireçtaşı kütelleri halinde 500 metre derinliğe kadar sokulur, bazıları ise başka su altı dehlizleriyle bağlanıp, Bahama adalarının büyükçe olanlarındaki göllerle birleşirler. Kıyıda millerce uzakta oldukları halde, bu göllerin suları da gel-git hareketiyle yükselip alçalmaktadır. Okyanusun balıkları, bu denizaltı yolları sayesinde, birdenbire çok içerlerdeki göllerde belirebilirler. Bir keresinde kıyıda yirmi mil ilerde bulunan bir gölde, yedi metre boyunda bir köpekbalığı görülmüş, sakin göllerinde huzur içinde yüzmeye alışkın olan çevre halkını telaşa boğmuştur.

Okyanustaki mavi çukurların su yüzüne göre derinliği çok değişik olabilmektedir. Buralara giren dalgıçlar, içerde yolların ayrıldığını, odacıkların meydana geldiğini ve genel görünümün karadaki mağara ve dehlizlere çok benzediğini söylemektedirler. Dehlizler birçok yollara ayrılmakta, birçok yönlere doğru gitmektedir. Bu durum balıkları bile şaşırtmakta, çoğu kere sırt üstü yüzmelerine sebep olmaktadır. Geçitlerin bazıları o kadar düzgün biçimlidir ki, dalgıçlar zaman zaman duvarlarda keser izi aramakta, buranın insan eliyle yapıldığı yapılmadığını anlamaya çalışmaktadırlar. Kireçtaşı tepelerinin su düzeyinin üzerinde olduğu çağlarda, buraların insan eliyle oyulmuş olması da o kadar olmayacak bir şey gibi görünmemektedir. Dalgıçlar ayrıca, geçitlerin içinde çok tehlikeli sayılabilecek güçlü akıntıların bulunduğunu belirtmektedirler. Bunun nedeni, gel-git hareketine da-

yanmaktadır. Bu yüzden çok bol su, mavi deliklerden içeriye dolmakta ve su yüzünde de girdaba benzer bir olay doğurmaktadır. Oysa su yüzünde, çevrede yakın kara parçaları yoktur. Böyle bir girdap, küçük bir tekneyi tayfalarıyla birlikte suyun altına, mavi deliklerden birinin içine çekebilecek güçtedir. Oseanograf Jim Thorne, bir dalışında mavi deliklerden birinin içinde, ortalama otuz metreye yakın derinlikte bir balıkçı teknesi bulunca, bu görüş daha bir destek kazanmaya başlamıştır. Başka deliklerde de çeşitli küçük teknelerin bulunduğu bir gerçektir. Fakat küçük teknelerin ya da büyük tekne enkazlarının böyle bir nedenle batıp mavi deliklerin içine gömülmesi ne kadar olağan sayılsın, bu olasılığın gemiler için, hele uçaklar için geçerli sayılması elbette düşünülemez.

Dünyanın bütün okyanuslarında, özellikle Bahama dolaylarında yer yer girdaplar görülebilmektedir. Fakat büyük sismik ve atmosferik olaylar dışında, bu girdapların hiç biri Norveç dışındaki ünlü okyanus girdabı kadar büyük değildir. Edgar Allan Poe, «Maelström'un Dibine İniş» adlı şiirinde bu girdabı konu olarak almaktadır. Gemileri yok edebilecek güçteki bu girdaptan söz ederken yazar şöyle demektedir:

.... O gün çevremeye nasıl bir korku, ürüntü ve hayranlıkla baktığımı asla unutmuyacağım. Gemi, sanki sihirbazların elinde oyuncakmış gibi, suyun yüzünden içine doğru inmekte olan bir yolun ortasında, asılı duruyordu. Bu yolun duvarları o kadar düzgündü ki, insana sanki füt

dışından yapılmış gibi bir duygu veriyordu. Tek farkı, fırl fırl dönüyor olmasıydı... İnişin baş döndürücü, iç bulandırıcı hızından, içgüdüsel bir hareketle gözlerimi yummuştum. Bir ara açıp çevremeye baktığımda, gemimizin bu girdap içindeki tek nesne olmadığını gördüm. Yukarımızda ve aşağımızda başka gemi parçaları, iri inşaat keresteleri, ağaç gövdeleri ve ev eşyası, kırık kutu, fiçi türünden bir sürü de küçük parçalar bulunduğunu fark ettim... Büyük bir ilgiyle, yolculuğumuza katılan bu nesneleri izlemeye koyuldum...

Bir ara kendi kendime, «ilk dalan ve yok olan, şu kütük olacak her halde,» diye söylenmekte olduğumun farkına vardım... Fakat az sonra, bir Hollanda gemisi enkazının kütüğü geçtiğini, daha çabuk sulara dalıp görünmez olduğunu gördüm ve üzüldüm...

Bu tür yazılar, Üçgen olaylarının yorumuna ve «gemileri yutan girdaplar» kuramının güç kazanmasına etkin olmaktadır. Bölgedeki küçük, hatta belki büyük gemiler için bir felâket sebebi de, deprem dalgaları ve hortumlar olabilir. Bu hortumlar bazı mevsimlerde ortaya çıkıp, bol miktarda suyu göğün yüksekliklerine çekebilmektedir. Böyle bir hortum küçük bir tekneyi, ya da alçaktan uçan bir uçağı pekâlâ parçalayabilir. Tıpkı karalarda benzer fırtınaların evleri, çitleri, taşıtları ve insanları kapıp göklere taşıyabildiği gibi. Ayrıca su hortumları gündüz gözüyle görülebilmekte ve insana kaçınma olanağını vermektedir ama, geceleri, özellikle görüş

uzaklığı iyi olmayan gecelerde, uçaklar için daha da büyük bir tehlike olmaktadır. Buna rağmen, batan gemiler için en büyük olasılık taşıyan neden, deprem dalgalarıdır. Bu iri dalgaların doğuşu, çeşitli nedenlere dayanabilir: Su altı depremleri, toprak kaymaları, atmosferik basınçlar, rüzgârlar, fırtınalar veya birden patlayan volkanlar gibi. Bu olayların, dalgayla karşılaşıldığı yere yakın bir yörede yer almış olması da gerekmez. Durgun bir denizde bu tür dev dalgalar sık sık görülebilir. Dalgalı denizlerde ise, uzman gözlemciler göre bu dalgaların yüksekliği otuz beş metreye kadar varabilmektedir. (U.S.S. Ramapo, 6 şubat 1963).

Sismik nedenlerle doğan dalgaların ise, gökdenler gibi, altmış metreyi aşkın yüksekliklere ulaşabildiği söylenmektedir. «Tsunami» adını alan bu dalgalar hiç uyarısız ortaya çıkabilir, demirli bir gemiyi batırabilir ya da yüzen bir gemiyi ters çevirebilirler.

Gemiler böyle dalgaların etkisi sonucu yalnız devrilmekle kalmamaktadır. Bazen basıncın şiddetine ve dalganın hangi yönden geldiğine göre, ya da peş peşe gelen dalgaların aralık uzaklığına göre, gemi ikiye de bölünebilir. Küçük tekneler belki dalganın tepesine yükselip kolaylıkla iki dalga arasındaki alana inebilirler de. Böyle bir olay, bir destroyerin başına gelmiştir. Boyu iki dalga arası uzaklığının bir buçuk katı olan destroyer, ikiye bölünmüştür. Oysa boyu biraz daha kısa olsa, kurtulma umudunun da var sayılacağı bir gerçektir.

Başka tür tehlikeli dalgalar da vardır. Seş dal-

galan adını alan bir tür dalga, toprak kayması nedeniyle, dünya yüzeyinde bir miktar toprağın içeriye çekilmesi sonucu doğar. «Seş» dalgalarının görünüşü tsunamis'ler kadar korku verici değildir. Yükseklikleri daha az olmakla birlikte, bunlar da çok güçlü dalgalardır, üstelik arkalarında büyük bir çekme gücü bırakarak geçerler. Bunları uzaktan tanımak daha güç olduğu için, gemiler için yarattıkları tehlike daha büyüktür. Böyle bir dalga bir gemiyi rahatlıkla parçalayabilir, parçalarını birbirinden çok uzaklara sürükleyebilir, bir kısmını da kendi yoluna katıp yok edebilir.

Gemiler denizlerde yutulup kaybolabildiğine göre, acaba aynı şey gökyüzünde uçaklara da olabilir mi? Bazı güvenilir gözlemciler, uçakların bulut kümesi içine doğru uçtuğunu, fakat sonradan çıkmadığını gördüklerini söylemektedirler. Sanki bir şey onları moleküllerine ayırmış, ya da uçarken havanın içinden çekip almırmış gibi.

Havada da, deprem dalgalarına benzetilebilecek olaylar görülebilmektedir. Özellikle uçak bunların içine büyük bir hızla daldığı zaman, tehlike büyük sayılabilir. Ayrıca, çeşitli yükseklik düzeylerinde rüzgârların yönü değişebildiği için, yükselen veya alçalan bir uçak, havaalanındaki rüzgâr tulumunun gösterdiğinden çok daha değişik yönde bir rüzgârla karşılaşabilir. Eğer bu rüzgâr yeterince kuvvetliyse, uçağın sonu hiç de iyi olmayabilir. Rüzgâr değişmesi diye tanımlanan bu olay, uçak kayıplarında en büyük neden olarak gözükmektedir. Bunun daha da güçlenmiş durumuna CAT (Clear

Air Turbulance - Açık Hava Türbülansı) adı verilmektedir. Bu durum, durgun bir denizde apansız ortaya çıkan «Seş» dalgalarına benzetilebilir. Türbülans yukarıya doğru, aşağıya doğru, ya da yatay doğrultuda olabilir. Ya CAT'ın, ya da uçağın hızı fazla yüksek olduğu zaman, sanki taş bir duvara çarpmış gibi bir etki yaratabilir.

Genel olarak CAT'ı önceden bilmek olanağı yoktur. Yalnızca «jet stream» hava akıntılarının kıyılarında olabildiği bilinir. Bu hava akıntısı, Golf Stream'in okyanustaki hareketine benzer, yalnız çok daha hızlı bir akımdır. Golf Stream'in saatte dört deniz milini bile bulmayan hızına karşılık, bunların hızı saatte iki yüz deniz mili olabilir. Bermuda Üçgeni içinde yok olan bazı hafif uçakların başına gelenler, CAT'la açıklanabilecek gibi gözükmemektedir. Uçaklar (G faktörü) diye tanımlanan basınçla, ya da birden oluşan vakum gücüyle çekilerek denizin içine gömülebilir. Esasen CAT'ın kendisi de esrarengiz bir olaya benzemektedir. Birdenbire ortaya çıkmakta, gözle görülmemekte ve önceden de hiç kestirilememektedir. Fakat bütün bunlara rağmen, apansız oluşan basınç değişiminin Üçgen içinde yer almış bütün kaybolma olaylarının sorumlusu olması ve bu arada da hepsinin radyolarını bozmuş olması biraz kuşkuyla sayılmak gerekir.

Bundan sonra bölgede kaybolacak uçakların bulunması her halde daha kolay olacaktır, ileri teknolojik izleme koşulları ve bellek sistemleri taşıyan uçaklar, onları eğer hâlâ varlarsa, elbette bulabileceklerdir. Bugünün uçakları ayrıca bilgisayar-

lı bellek sistemleri de taşımaktadırlar. Bu sistemler AIDS adıyla tanımlanmaktadır. (Airborne Integrated Data Systems). Bulundukları zaman, uçakta olup bitenleri açıklığa kavuşturabilecek niteliktedir. Uçakların pilot kabininde ağızdan çıkan her sözü, alandan veya üstün izlemek de kabildir. Fakat Uçuş 19'un pilotları arasındaki konuşmaların da üstün pekalâ izlendiğini, buna rağmen olaya ışık tutmaktan uzak kaldığını da hatırlamamak elde değildir. Mercury uzay uçuşunda geliştirilen bir sistem de, uçağın veya geminin pozisyonunu ya da herhangi bir deviasyon sapmasını kaydetmektedir. Kayıp uçakları bulmak için kullanılan yepyeni bir cihaz da vardır. «Crash» işareti diye adlandırılan bu cihaz, küçük bir radyo vericisidir. İki üç gün boyunca haber verebilir. Uçağın kuyruğuna monte edilen bu cihaz, elektronik sistemin işlemez hâle gelmesiyle harekete geçer. Fakat eğer Üçgende kayıplar radyo mesajlarının kesilmesinde de rol oynuyorsa, bu yeni gereçlerin de etkisiz kalacağını düşünmek pek de yanlış olmayacaktır.

Üçgen olaylarında elektromanyetik gereç arızası gibi durumlarla pek sık karşılaşılmaktadır. «Yeryüzü Katalizmaları» kitabının yazarı olan elektrik mühendisi Hugh Auchincloss şöyle demektedir: «Bu olayları yeryüzünün manyetik alanına bağlamamız için yeterince geçerli neden vardır. Eski çağlarda zaman zaman korkunç denilebilecek manyetik alan değişimleri yer almıştır. Belki bugün de yeni bir manyetik alan değişimi çağına yaklaşmaktayız, bu olaylar da bunun uyarılarından başka bir şey değil. Bu görüş uçakların düşmesini, denizin

dibine batıp yok olmasını açıklayabilir. Ama gemilerin su yüzünden kaybolması için hiç de geçerli bir neden sayılamaz...»

Wilbert B. Smith, 1950 yılında Kanada hükümeti hesabına manyetik ve yerçekimi projesinin başkanlığını yapmış bir elektronik uzmandır. O da bu etkilerin Üçgen içindeki kayıplarla ilişkili olduğunu ileri sürmektedir. Smith bazı yerlerde «Çekimi zayıflamış alanlar» bulunduğunu, bunların oldukça küçük alanlar olduğunu, çaplarının 350 metreyi geçmediğini, fakat yüksekliklerinin çok olabildiğini söylemektedir. Buralardaki hava öylesine türbülanslıdır ki, bir uçağı parçalamaya yeterlidir. Dolayısıyla uçaklar, böyle bir alana gireceklerini önceden bilemeyecekleri için, görünmeyen manyetik ve gravitasyonel bozuklukların içine dalar ve acı sonlara varırlar. Smith böyle alanların devamlı değil, değişken olduğuna değinerek şöyle demektedir:

... Bağlantıların gevşediği bu alanların yer mi değiştirdiği, yoksa karakter mi değiştirip yok olduğu bilinmiyor... Birkaç tanesini aradan üç dört ay geçtikten sonra aradığımızda, yerinde bulamıyoruz...

Sahil Koruma örgütü, Arama ve Kurtarma Şubesinin bir sözcüsü de, manyetik ve gravitasyonel bozukluklar gösteren alanların önemine dikkati çekmektedir:

... Açıkça söylemek gerekirse, Bermuda Üçgeni denilen yerde ne olduğunu bilmiyoruz. Nedenini anlayamadığımız bu yok olma olayları karşısında tek yapabileceğimiz şey, fikir yürütmek.

... Donanma, bu bilmecenin sırrını çözebilmek amacıyla, «Manyetik Alanlar Projesi» adını verdiği bir araştırma uygulamakta, elektromanyetik, gravitasyon ve atmosfer bozukluklarını incelemeye çalışmaktadır. Bazı uzmanlara göre 1945 yılında kaybolan uçaklar, böyle bozukluklar yüzünden parçalanmış olabilir. Her ne kadar bölgede bulunan gemilerden biri, o sıra gökte büyük bir ateş gördüğünü rapor etmişse de, uçakların bu şekilde çarpışarak kazaya uğraması beş uçağın hepsi için düşünülebilecek şey değildir. Yani aslında bu konuda hâlâ hiç bir fikrimiz yok denilebilir.

Yedinci Sahil Koruma Bölgesi, Bermuda Üçgenine en yakın olan bölgedir. Daha önce de değinmiş olduğumuz bir sürküler yazarlarında, Bermuda Üçgeninin hayal ürünü bir yöre olduğu görüşünü ileri sürmekte ve yok olma olaylarını rastlantıya yorarak içimize su serpmektedirler. Sirküler aşağıdaki gibidir:

... Bermuda Üçgeni, ya da Şeytan Üçgeni diye anılan hayal ürünü yer, Atlantik'de, Amerika Birleşik Devletlerinin güneydoğu kıyılarındaki, açıklanamayan gemi, tekne ve uçak kayıplarının çok yüksek bir oranda yer aldığı bir alandır. Bu üçgenin köşelerinin Bermuda, Florida'daki Miami ve Puerto Rico'daki San Juan olduğu kabul edilmektedir.

Geçmişte Fort Lauderdale'den havalanan bütün bir TBM Avenger filosunun yok olması, Marine Sulphur Queen gemisinin Florida boğazında geriye enkaz ve iz bırakmadan batması gi-

bi olaylar üzerine Sahil Koruma Örgütü tarafından girişilen yoğun, fakat sonuçsuz arama ve kurtarma işlemleri sonucu, bu bölgede esrarengiz olaylar ve doğa üstü güçler bulunduğu inancı yerleşmeye başlamış ve yaygınlaşmıştır.

Tarihin bütün çağlarında bu alanda kaybolmuş taşıtların başına geleni açıklayabilmek amacıyla, sayısız kuramlar ileri sürülmektedir. Bunlardan en pratik olanları, çevre koşullarını göz-önüne alanlar ve insan hatalarına olasılık tanıyanlardır.

Yok olma olaylarının çoğu, bölgenin kendine özgü çevre özellikleriyle yorumlanabilir. Bir kere «Şeytan Üçgeni», dünya yüzünde manyetik pusulanın gerçek kuzeyi gösterdiği iki noktadan biridir. Bilindiği gibi pusulalar aslında manyetik kuzeyi göstermektedir. Gerçek kuzeyle manyetik kuzey arasındaki açı, sapma açısı diye bilinmektedir. Dünyanın çevresinde dolaşırken bu açı 20 dereceye kadar değişebilmektedir. Eğer bu sapma hesap edilmezse, denizci kendini rotasından çok uzaklaşmış ve olmadık sorunlarla karşılaşmış bulabilir.

Japon ve Filipin denizcileri tarafından «Şeytan Denizi» diye adlandırılan, Japonya'nın doğusuna düşen deniz parçası da aynı manyetik karakteristikleri taşımaktadır. Tıpkı Bermuda Üçgeni gibi, burası da esrarengiz kaybolma olaylarının bir yatağı olarak bilinir.

Bermuda Üçgeninin kendine özgü çevre koşullarından biri de Golf Stream akıntısıdır. Bu akıntı çok hızlı ve türbülanslıdır. Bir felâketin

tüm izlerini çok kısa zamanda silip yok edebilir. Karaip - Atlantik ikliminin değişkenliği de rol oynayabilecek bir faktördür. Apansız çıkan kasırgalar veya yükselen tayfunlar, gerek denizciler, gerekse havacılar için kötü sonlar getirebilir. Ayrıca, bu bölgede deniz tabanı da çok değişiktir. Ada kıyılarındaki dümdüz sığ kumsallardan, en derin okyanus çukurlarına kadar, birçok topografik özellikleri barındırmaktadırlar. Bazı su altı tepelerinin üzerinden geçen kuvvetli akıntılar nedeniyle, bölgenin topografik görünümü de sabit değildir. Bu yüzden yeni deniz tehlikelerinin çarçabuk oluşması da mümkündür.

İnsan hatası faktörünün de azımsanmayacak bir faktör olduğu tartışma götürmez. Florida'nın altın sahili ile Bahamalar arasında pek çok tekne gidip gelmektedir. Çoğu kere bu yolculuklara çıkanlar, küçük teknelere binmekte, bölgenin tehlikelerini bilmeyen, üstelik de tecrübesiz denizcilerin yönetiminde yolculuğa çıkmaktadırlar. Kısacası, Sahil Koruma Örgütü denizlerdeki bu kayıpların doğa üstü açıklamalarla yorumlanmasını kabul etmemektedir. Tecrübelerimize göre doğanın güç bileşimi ve insan tepkilerinin değişkenliği yüzünden, her yıl en hayali 'science - fiction' romanlarında bile düşünülemeyecek yorumların yapılması bir alışkanlık haline gelmiş bulunmaktadır...

Bu sirkülerin sonunda, sanki yazı bitirken hastıra gelmiş gibi bir bibliyografya listesi eklenmesi uygun görülmüştür. Bu listede okurlara bazı yazarların bu konudaki yorumlarını okumaları önerilmek-

tedir. Sayılan yazarlar arasında ivan Sanderson, Leslie Licher, Vincent Gaddis ve John Wallace Spencer bulunmaktadır. «Bermuda Üçgeni»nin sirkülerdeki açıklanış biçimiyle yetinemeyecek olanlar, bu yazarlara dönebileceklerdir. Sahil Koruma Örgütü sirkülerinin son paragrafında da şöyle denmektedir:

... Bermuda Üçgeninin sınırlarını belirleyen hiç bir haritanın varlığı bilinmemektedir.. (bundan sonra da şu sözler eklenmektedir) ...ABD. Sahil Bölgeleri Akromanyetik Şemalarından H.O. Serisi 17507 dosyasında bulunan haritalardan Sayı 9 ile Sayı 15 arasında olanlar, Bermuda Üçgenini göstermektedir.

Bölgede yolcu taşıyan birçok özel hava şirketi, Sahil Koruma örgütü ile aynı görüşü paylaşmaya dikkat etmektedirler. Fort Lauderdale'de bulunan Red Aircraft Şirketinin yönetim kurulu başkanı olan Mrs. Athley Gamber, bu tutumu benimseyenlerin tipik bir örneğidir. Athley Gamber, esmer güzeli, canlı, başarılı bir iş kadınıdır. Fort Lauderdale ile Bahama'lar arasındaki bir uçuşta kaybolmuş bir pilotun dul eşidir. Birçok kayıp uçağın aranmasına katılmış olduğu için, Üçgen içinde iz bırakmadan yok olmuş pek çok özel uçağın durumunu ve başlarına neyin gelmiş olabileceğini, tüm koşulları göz önüne alarak düşünebilecek durumdadır.

Bayan Gamber'in söylediğine göre, bölgede esrarengiz bir durum yoktur. Birçok pilotun MAYDAY ya da SOS göndermemesinin nedenini, pilotların o sırada başlarının deritte olduğunun farkında olmadığına yorumlamaktadır. «Koşullar iyice kötüleştiği

zaman da zaten radardan yararlanılamaz,» demektedir.

Gamber'e göre uçaklar esasen belirli bir yüke göre yapılmıştır. Bundan fazlası yüklendiği zaman parçalanacakları doğaldır. «İnsan yapısının bu unsurlarla başa çıkabilecek yetenekte olmadığına gittikçe daha çok inanıyorum,» diyen Gamber, Bermuda Üçgeni içindeki kaybolma olaylarının yüzde elisinin pilotaj hatasından olduğunu ileri sürmekte, bunun da yarısının, sırf benzinleri bittiği için bu duruma düştüklerini söylemektedir.

Fakat buna rağmen, normal seferlerini yapmakta olan askerî uçaklar ve yolcu uçakları gibi, tecrübeli pilotlar ve uçuş personeli tarafından kontrolü yapılmış uçakların benzinlerinin bittiği düşünülmemeyeceği gibi, grup halinde uçarken yok olan uçakların da hepsinin aynı anda hava türbülanslarıyla karşılaşacakları, aynı zamanda aynı basınçla yüz yüze gelecekleri de kabul edilebilecek şey değildir. Ayrıca dünyanın başka yörelerindeki kazalarda olduğu gibi burada neden hiç bir enkaz bulunmadığı sorusunu da cevaplamak güçtür. Esasen uçaklar için bu kadar kolaylıkla geçerli sayılabilen bu nedenler, gemiler için hiç de geçerli değildir. Bu yüzden, günün birinde bu tür nedenlerle bölgedeki tüm uçak kaybı olaylarını açıklayabildiğimizi ileri sürsek bile, gemi kayıpları her zamanki esrarengizliğini koruyacak demektir. Dışardan bakan bir gözlemci bu iki tür kayıp arasında bir ilişki kurmaktadır. Hiç değilse sayı ve yoğunluk yönünden bir ilişkinin bulunduğu açıktır. İleri sürülen her açıklama, bir sürü de yeni soruyu beraber-

rinde getirmektedir. Tıpkı Yunan mitolojisinde gör-
düğümüz Hydra adlı çok başlı ejder gibi. Başlar-
dan biri kesildiği zaman hemen yeni bir baş veren,
düşmanlarını bu yüzden umutsuzluğa düşüren ej-
der gibi.

Bermuda Üçgeni efsanesi, her yeni olayla, çev-
redeki kıyılarda yaşayanların ilgisini de çekmekte-
dir. Gerçekte sık sık kaybolan küçük tekneler ve
uçaklar, Üçgenin kuvvetleri diye tanımlanan neden-
ler dışında, pek çok nedenle kazaya uğruyor da
olabilirler. Fakat kamuoyunun zihninde olaylar hep
birbirine ve bu doğaüstü kuvvetlere bağlanmakta-
dır.

Robie Yonge, Miami'nin oldukça tanınmış bir
radyo müzik programcısı ve yorumcusudur. Yonge
'un programlarına biraz kulak kabarttığımız tak-
dirde, konunun Florida'dıları ne kadar yakından il-
gilendirdiğini anlayabiliriz sanıyorum. Yonge bir
programında Bermuda Üçgenine ilgi duyduğunu
söyler söylemez, hemen kendisine binlerce telefon
yağmış, daha programın sonu gelmeden, sayısız
insan, ya başlarından geçen serüvenleri anlatmak,
ya da bilgi istemek amacıyla kendisini aramıştır.
Yonge bugünlerde otomatik kontrol apareyi bulun-
an ve içinde özel mikrofonlar taşıyan mankenle-
rin bulunduğu bir tekneyi Florida ile Bahamalar ara-
sında, yani Üçgenin merkezine yakın yerde su üs-
tüne salıvermek gibi bir proje düşünmektedir. Ni-
yeti, elektronik kontroller kanalıyla, teknenin başına
gelebilecekleri izlemektir.

Bu esrarı kişisel girişimlerle çözmeye hevesi yal-

nız Güney Florida'ya özgü olmakla kalmıyor, ku-
zeye doğru da yaygın bir görünüm alıyor. 1974 son-
larında Maryland'ın Silver Spring kentinde «ISIS-
Esoterik Sanatlar»* ve Bilimler Araştırma ve İnce-
leme Merkezi» adlı bir dernek kurulmuştur. Bu der-
nek kiralanacak bir gemiyle, «Bilimin Sınırları» adı-
nı verdiği bir inceleme gezisi tertiplemektedir. Gezi
Bermuda Üçgeninin en esrarlı görünen yok olma
olaylarının yer aldığı yörelerde yapılacaktır. ISIS
başkanı Jean Byrd'e göre, geziye katılanlar,
tehlikenin özelliği nedeniyle sigorta edileceklerdir.
Ayrıca, yolculuk boyunca ve özellikle tehlikeli yö-
relerden geçilirken katılanlara devamlı psikoloji
testleri uygulanacaktır. Böylelikle, pusulaların bo-
zulduğu, manyetik sapmalar gösterdiği alanlarda,
insan beyninin etkilenip etkilenmediği saptanmaya
çalışılacaktır. Kuvvetli manyetik akımlar sırasında
insan beyninin etkilenip, kaptan ve pilotların kul-
landıkları taşıtın kontrolünü kaybettiği ve kaybolma
olaylarına bunun sebebiyet vermiş olabileceği tezi,
yeni bir tez değildir. Tayfalar böyle durumlarda ya
gemilerini kayalarla çarptırır, ya da büyük bir psi-
kolojik baskı altında gemiyi terk etmiş de olabilir-
ler. Bu arada Üçgenin bilinmeyen güçleriyle karşı-
laşıp da kurtulmuş olduklarını ileri sürenlerin, nor-
mal tepkiler dışında psikolojik etkilerle karşılaştık-
larını hatırlamadıklarını belirtmekte yarar var. Hatırlayabildikleri duyguları, yalnızca şaşkınlık, korku,
telâş ve tedbir gibi olağan duygular.

Bu konuda akla yakın ve kabul edilebilir bir

(*) Gizli bilimler.

açıklama arayanlar, aslında «mantıklı» sayılabilecek açıklamalardan zaman zaman oldukça uzaklaşmış da bulunmaktadır. Kimisi, doğa kurallarına istisna sayılabilecek görüşler önerirken, kimisi de bo-yutlararası bir geçişten söz etmektedir. Tıpkı gök-teki bir delikten öte tarafa uçup kaybolmak gibi. Bir kısım incelemeciler, yok olma olaylarının uzaydan gelen güçler tarafından planlandığını, bir kısmı da zamanımızdan çok önceki bilimlerden arta kalmış, insan yapısı gereçlerin etkisiyle yer aldığını sa-vunmaktadırlar.

ALTINCI BÖLÜM

ZAMAN-UZAY KAVŞAKLARI VE BAŞKA DÜNYALAR

BERMUDA Üçgenini inceleyenler, dünya okya-nuslarında buna benzer bir alanın daha bulunduğunu, bunun yerinin Güney batı Japon sularına rastladığını, merkezinin Iwo Jima ile Marcus Adasının arasında bulunduğunu çoktan beri bilmektedirler. Burası da tıpkı Bermuda Üçgeni gibi, ge-miler ve uçaklar için tehlikeli bir yer olarak ün yapmış bulunmaktadır. Burada yok olan gemiler ister apansız beliren deprem dalgaları yüzünden, ister başka nedenlerle kazaya uğramış olsunlar, Şeytan Denizi denilen bu yörenin Bermuda Üçge-ninden bile daha belirgin bir tehlike sayıldığı bi-linmektedir. Bunun nedeni belki de Japon yetkili kuruluşlarının burayı resmen «tehlike bölgesi» ola-rak kabul etmiş olmasındandır. Bu karar, 1955 yı-lında, Japon deniz kuvvetlerinin uyguladığı yoğun ve sonuçsuz bir arama işlemi sonunda alınmıştır. Şeytan Denizi, balıkçıları çok uzun süreden

beri korkutmakta, onları buralarda şeytanlar, ejderhalar bulunduğu, bunların geçen gemileri kaptığına inandırılmaktadır. Bölgede yıllardan beri tekne ve uçaklar kaybolup durmaktadır. Fakat asıl dikkati çeken, Japonya'nın barış içinde yaşadığı bir dönemde, 1950-1954 yılları arasında dokuz modern geminin bu sularda iz bırakmadan kaybolmuş olmasıdır. Kayıp gemilerin tayfaları toplam olarak bir kaç yüz kişidir. Aramalar sonucu, tıpkı Bermuda Üçgeninde olduğu gibi, burada da ne bir enkaz parçası bulunabilmiş, ne de bir yağı izine rastlanmıştır.

Bermuda Üçgeniyle Şeytan denizinin çok garip bir ortak yönü vardır. Bermuda Üçgeninin batı ucundan 80° batı boylamı geçmektedir. Bu boylam, manyetik kuzeyle gerçek kuzeyin aynı doğrultuda birleştiği ve sapma açısının sıfıra indiği boylamdır. Bu 80° boylamı, kuzey kutbunu geçtiği zaman yön değiştirmekte ve 150° doğu boylamı olmaktadır. Bu şekilde kuzey kutbundan güneye doğru inerken Japonya'nın doğusundan, Şeytan denizinin tam ortasından geçmektedir. Şeytan Üçgeninin ortasına rastlayan bu yerde de manyetik kuzeyle gerçek kuzey aynı doğrultudadır. Tıpkı Bermuda Üçgeninin batısında olduğu gibi.

Bermuda Üçgeninin bu Japonya'daki benzerinde, kaybolma olayları sonucu, hükümet girişimiyle bir inceleme yapılmasına karar verilmiş, 1955 yılında inceleme uygulanmıştır. Kaiyo Maru No. 5 gemisiyle Şeytan denizine açılan bilimcilerin inceleme gezisi, çok garip bir biçimde sonuçlanmış, ge-

mi de, incelemeye katılan bilimciler de yok olup kayıplara karışmışlardır.

Dünyada böyle yok olma olaylarının yer aldığı bir ya da birden fazla alan bulunması, bazı olmadık düşüncelere çanak tutmuş gibi görünmektedir. Antigravite(*) alanları bulunduğu, bazı noktalarda yerçekimi kurallarının bizim bildiğimizi biçimde işlemeyi ileri sürülmektedir. Ralph Baker, «Havanın Bilinmeyen Sırları» adlı kitabında, «anti gravitasyonel partiküllerin (zerreciklerin) var olduğuna dair kanıtlar» bulunduğu yolundaki yeni görüşleri söz konusu etmekte, bu anti gravitasyonel zerreciklerin dünyamızda bilinen ve var olan zerrecikler gibi olmadıkları için bize yabancı olduklarını, birleştikleri zaman akıl durduracak biçimde patlama özelliğine sahip olduğunu ve bunların dünyanın belirli yerlerinde yoğunlaşmış olabileceğini ileri sürmektedir. Yazar bu zerreciklerin uzaydan gelmiş olabileceklerini, bazen yer kabuğu üzerinde, fakat çoğunlukla su örtüsü altında birikebileceklerini söylemektedir.

Bu görüş, söz konusu alanlar içinde elektromanyetik ve manyetik bozukluklar görülmesini açıklayabilirse de, gemilerin ve uçakların, limanlarına gözle görülecek kadar yaklaştıkları sırada nasıl kaybolabildiklerini açıklamaya yeterli değildir. Bu konuyu düşünürken insan dünyanın diğer denizlerinde karşılaşılmış bazı olayları, kuzey kutbunda daha güçlü bir çekim gücünün sanki deniz dibinden doğru gelerek gemileri etkilediği yolundaki raporları hatırlamadan edemiyor.

(*) Karşıt çekim.

Bermuda Üçgeni ve buna benzer diğer alanlarla ilgili ayrıntılı bir incelemeyi, Ivan Sanderson'un «Dünyanın On iki Şeytan Mezarlığı» adlı makalesinde görüyoruz. Dünyadaki bütün uçak ve gemi kayıplarını inceleyen Sanderson'la yardımcılarına göre, bu kayıpların çoğu, bilinen altı alan içinde olmaktadır. Alanların hepsi biçim yönünden birbirine benzemekte ve hepsi garip bir şekilde Ekvator'un 30° - 40° kuzey enlemleriyle, 30° - 40° güney enlemleri üzerinde bulunmaktadır. Bermuda Üçgeni ile Şeytan Denizi de bu enlemlere rastlamaktadır.

Bu kuramı daha da ileriye götüren Ivan Sanderson, aslında normal dışı koşullar gösteren on iki bölgenin bulunduğunu ileri sürmektedir. Bu bölgeler birbirinden yetmiş iki boylam derecesi uzaklıkta ve 36° kuzey ile 36° güney enlemleri üzerinde sıralanmış bulunup, sayıları kuzey ve güney kutuplarından başka her yarı kürede beşer tanedir. Sanderson bu alanlar arasında Bermuda Üçgeninin diğerlerinden daha çok ün kazanmasının nedenini, bu bölgede çok yoğun trafik olmasıyla açıklamaktadır. Aynı özellikleri gösterdiği ileri sürülen diğer alanlarda bu kadar trafik olmadığı için olaylar gerçi bu derece dikkat çekmemiştir ama, man-yetik ve pusula anormallikleri buralarda da aynı biçimde geçerlidir.

Bu aktif bölgelerin çoğu, kıta veya kara topluluklarının doğusunda kalmakta, kuzeye doğru akan sıcak su akıntılarının, güneye doğru inen soğuk su akıntılarıyla karşılaştıkları noktalara düşmektedirler. Bu akıntı çatışmasının yanı sıra, bu bölgeler hep

su yüzü akıntılarının bir yöne, su altı akıntılarının ise başka bir yöne dönüş yaptığı noktalar. Su altındaki büyük gel-git akıntıları, çeşitli ısı derecelerinden etkilenecek girdaplar meydana getirmekte, radyo haberleşmesini, çekim kuvvetini, hatta graviteyi etkilemekte ve belki de uçaklarla gemileri zaman ve uzay içinde başka bir noktaya yönelterek yok etmekte olabilir. Sanderson, bu görüşünü destekleyen bazı küçük örnekler de göstermektedir. Zaman zaman uçaklar inecekleri alanlara normal iniş zamanlarından çok önce varmaktadır. Bu kadar farklı biçimde erken varışlarının nedeni, ancak kuyruklarından doğru saatta 500 mil hızla esen bir rüzgârın önüne katılmış olmalarıyla açıklanabilir. Böyle olaylar belki kayda geçmemiş rüzgârların ürünü olabilir ama, her nedense Bermuda Üçgeni içinde, ve diğer girdap alanları içinde, öteki yörelere oranla çok daha sık yer aldıkları dikkati çekmektedir Sanki bu uçaklar da oradaki bilinmeyen güçlerle karşılaşmış, fakat bunların yanından geçip kurtulmuş, ya da başka havacıların canına mal olan «gökteki delik»ten sınılmayı bilmiş gibi bir durum göstermektedir.

Zaman farkı sorununu gözler önüne seren garip bir olay, bundan beş yıl kadar önce Miami Havaalanında kaydedilmişti. Olay, National Havayollarının 727 uçuş numaralı yolcu uçağını ilgilendiriyordu. Uçak kuzey doğudan alana inmek üzere yaklaşırken, Hava Kontrol Merkezinin radarlarında izlenmekteydi. Birden uçak, radar ekranından siliniverdi, on dakika sonra yeniden görüldü. Sonra olaysız iniş yaptı. Uçağın pilot ve personeli, yer-

deki görevlilerin gösterdiği telâş ve şaşkınlığı hiç anlayamıyordu. Çünkü onlara göre uçuşları sırasında olağanüstü hiç bir şey olmamıştı. Kule görevlilerinden biri onlara durumu anlatabilme çabasıyla, «Tam on dakika boyunca sanki yok olmuştunuz,» dedi. Bu söz üzerine uçak görevlileri, kollarındaki saatları ve uçaktaki diğer zaman göstergelerini kontrolden geçirdiler. Hepsi on dakika geriydi. Bu durum özellikle garipti, çünkü yirmi dakika önce pilot normal zaman kontrolünü yapmış ve tüm saat- ve göstergelerin doğru olduğunu saptamış bulunuyordu.

Gezegeneğimizin elektromanyetik bir alan olduğuna dikkati çeken Ivan Sanderson başka bir olasılığı da ileri sürmektedir. Acaba Bermuda Üçgeni ve buna benzer alanlar 'değişik türde bir anomali' yayan dev birer makine fonksiyonu mu görmektedirler? Acaba bu yöreler, nesnelerin, bildiğimiz uzay-zaman devamlılığının dışına veya içine düşebilecekleri kavşak girdapları mı yaratmaktadırlar? Çünkü bunca yok olmanın yanı sıra, son yıllarda olsun, yüzyıllar boyunca olsun, inanılmayacak bazı görüntülerin var olduğu da ileri sürülmekte ve sürekli olarak yetkililerce reddedilmektedir. Bunun nedeni, iddia edilen bu görüntülerin mantık açısından 'olası' sayılmasıdır.

Bermuda Üçgenindeki olayları incelemeye kalışanların hiç biri, uçan daireler denilen 'Tanımlanmamış Uçan Cisimler UFO'dan uzak kalamaz. Uçan daireler, barış döneminin ilk zamanlarından, 1947'-lerden beri Amerika Birleşik Devletleri içinde yazı-

lan, sunulan binlerce raporun konusu olmuştur. Dünyanın başka yerlerinde de uçan daire görüldüğü yine binlerce defa bildirilmiş bulunmaktadır. Yalnız 1966 yılı içinde dünyada bu tür raporların sayısı on bini bulmaktadır. Milyonlarca insan, gerek ABD'de, gerekse başka ülkelerde uçan daire gördüğünü ileri sürüyor. Birçok. kere, görülen uçan daireler yetenekli gözlemciler tarafından, bilimsel biçimde tanımlanmış bulunuyor. Hava Kuvvetlerinin uçan daire konusunda danışmanı olarak görev yapmış bulunan Dr. J. Ailen Hyneck bu konuda şöyle söylemektedir: «Uçan daire gördüklerini söyleyen ve rapor edenlerin zekâ düzeylerinin en azından vasatı tuttuğunu biliyoruz. Birçok olaylarda bu ortalamaya vasatın üzerindedir. Bazı olaylarda ise, vasatın, bizi utandıracak kadar çok üzerindedir.»

Bunların pek çok resmi çekilmiştir. Çekilen resimlerin netliği oldukça değişkendir. Bazen uçan dairelerin uçaklarla bir arada uçtuğu, onlara sataştığı, yok ettiği bu resimlerde olsun, raporlarda olsun belirtilmiş, bazen de Washington gibi, Roma gibi belli başlı dünya kentlerinin üzerinde kalabalık filolar halinde uçtukları bildirilmiştir. ABD Hava Kuvvetleri, Donanma ve Hükümet bildirilerinde bu görüntüler genellikle aya, ay halesine, kuyruklu yıldızlara, mirajlara, balonlara, parlak yıldızlara, meteorlara, gezegenlere (özellikle Venüs), deneme uçaklarına, arama projektörlerine, kuzey fecri ışıklarına, havaî fişeklere, otokinesis'e (sürekli bakılan bir cismin kıpırdak görünmesi), miraj sonrası görüntüsüne (sürekli bakılan bir cismin ağır ağır gözden silinmesi ve başka yönlere bakıldığında oradaymış

BERMUDA «ŞEYTAN» ÜÇGENİ

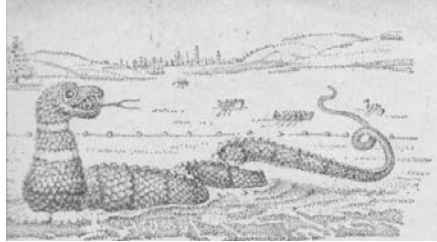
gibi görüntü vermeye devam etmesi) ve toplum delüzyonuna(*) yorumlanmaktadır. Fakat UFO raporları hâlâ gelmeye devam etmekte, ilgili derneklerle yayınlar, konuyu canlı tutmaya katkıda bulunmaktadır. Uçan daireler aslında ne olurlarsa olsunlar, savaş yıllarında sanıldığı gibi, karşı tarafın gizli silâhları olmadıkları artık anlaşılmış sayılmaktadır. (İkinci Dünya Savaşı sırasında birbiriyle savaşmakta olan uçaklar, üzerlerinde duran ışıklı cisimleri karşı tarafın silâhı sanmaktaydılar.) Oysa eğer uçan daire gerçekten gizli bir silâh olsa, Ruslar icat gururu yüzünden bunu gizlemeye olanak bulamazlar, yok eğer icat eden Amerikalıların, bu durumun kendi ülkelerinin basınına yansımaları asla önleyemezlerdi. Amerikan Hava Kuvvetleri uçan dairelerin açıklamadığını, demek ki aslında var olmadığını iddia ededursun, yine Hava Kuvvetlerinin 80-17 sayılı yönetmeliği, pilotlara bir uçan daire gördükleri zaman nasıl davranmaları gerektiğini ayrıntılı biçimde öğretmekten geri kalmamaktadır.

80-17 sayılı yönetmelikte, tüm resmi bildirimlerde küçümşenen uçan dairelerin varlığına ve araştırıldığına ilişkin bazı cümleler yer almaktadır.

Yönetmelikte sıralanan amaçlar şöyledir: «... UFO'nun ABD için bir tehdit olup olmadığını saptamak ve uçan daire araştırmalarıyla ilgili teknik ve bilimsel verilerden elde edilen bilgileri uygulamak.»

Yönetmelik şu sözlerle içimize su serpmekte-

(*) Yanlış inançlara sapma.



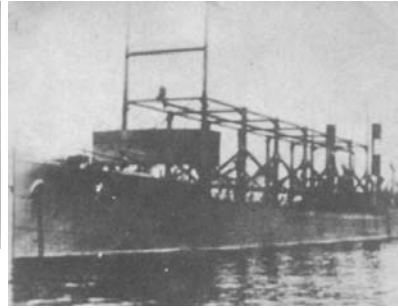
Gloster Deniz Yılanı. Bu yılanın çeşitli tarihlerde görüldüğü saptanmıştır.



Elektromanyetik arızaların rastlandığı 12 Dünya Yöresi.



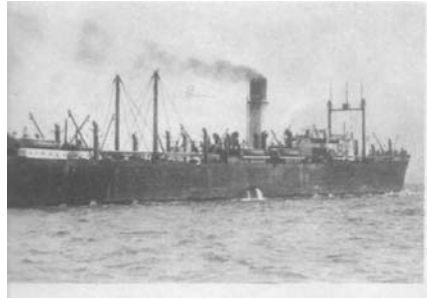
Beş pilot ve dokuz mürettebatla 5 Aralık 1945 günü kaybolan (TBM -Avenger) uçakları.

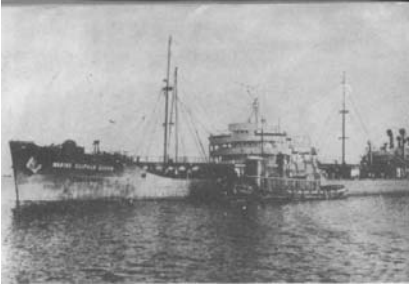


4 Mart 1918'de hiç iz bırakmadan 309 kişiyle yok olan CYCLOPS gemisi (Üstte), ikinci Dünya Savaşı'nda kaybolan aynı ismi taşıyan, İngiliz bandıralı CYCLOPS gemisi (Altta).. Alman Deniz Arşivlerinde bu gemilerin batırıldığına dair hiç bir kayıt bulunamamıştır.



Avenger uçaklarını aramak için gönderilen Martin Deniz Uçağı da o bölgede iz bırakmadan kayboldu,





SULPHUR QUEEN gemisi de 2 Şubat 1963'de bir tek can yeleğinden başka iz bırakmadan yok olmuştu.



Bölgedeki hava (artlarının çok iyi olduğu günlerde ortadan kaybolan C-119 nakliye uçağı (solda) KC-135 tipi iki uçan tanker(aşağıda) 1963 Ağustos'unda kayboldular. Önce çarpıştıkları sanıldı, ama sonra enkazları birbirlerinden 160 mil uzakta bulundu.



Bermuda Şeytan Üçgeni'nin dünyamızın çevresinde



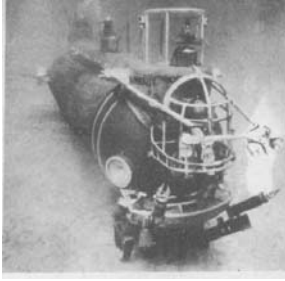
durmadan dolaşan haberleşme uydularınca yakın tarihlerde çekilen bir fotoğraf.



Bahama
açıklarında
dalğışlar...
Burada deniz
birden bire ;
derinleşir
ve sarp
deniz dibi
kayalıkları
mağaraları
çok boldur.



MAVİ DELİK
denilen denizdibi
mağaraları



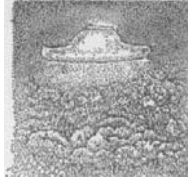
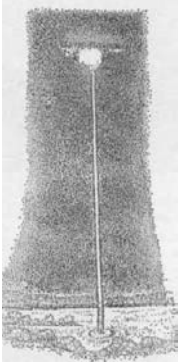
Denizaltı aramalarında ve özellikle Bahama Adaları açıklarındaki aramalarda kullanılan 7 mürettebatlı ALUMINAUT aracı ve araştırmasından bir görüntü.



Kuzey Bimini açıklarında çekilen fotoğrafta bu bölgede sık rastlanan hortumlardan biri görülüyor.



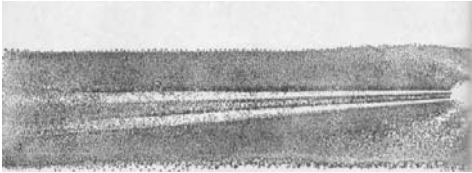
Mossele Denizaltı Kayalıkları.. Burada bir çok UFO'ya rastlandığı söylenir..



Dr.Valantin
tarafından
görülen
UFO'ların
(uzay araçları)
skeçleri.



Coba'daki MAYA harabelerinde Tufan'dan
kurtuluşu gösteren bir taş kabartma.
Efsanelere göre, Maya'ların ataları "Doğu
Denizi" nde bir yerden büyük tufandan
kurtularak Güney Amerika'ya gelmişlerdir.



Dr.Valantin tarafından 6 Aralık
1952' de saptanan UFO.



Mısır'daki büyük piramitler. Yapılan incelemeler bu anıtların büyük bir nirengi işareti , astronomi saati ve astronomi-matematik laboratuvarı olarak kullanıldığını gösteriyor.



Peru'da bir kalenin duvarları. Bu kale inşaatı bir arkeoloji muammasıdır.

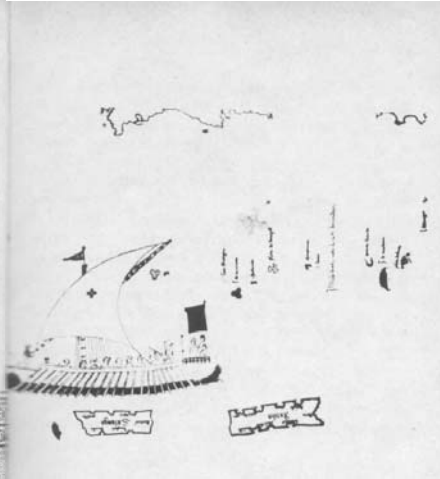
Hindistan'daki Siyah Mabnet eski devirlerin şahane mimarisini yansı-



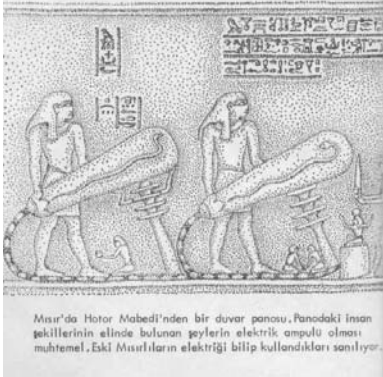
tır. Hindistan'daki eski kültürlerin teknik alanda aşamaları,bugünün bilimsel görüşüyle bağdaşmaktadır.



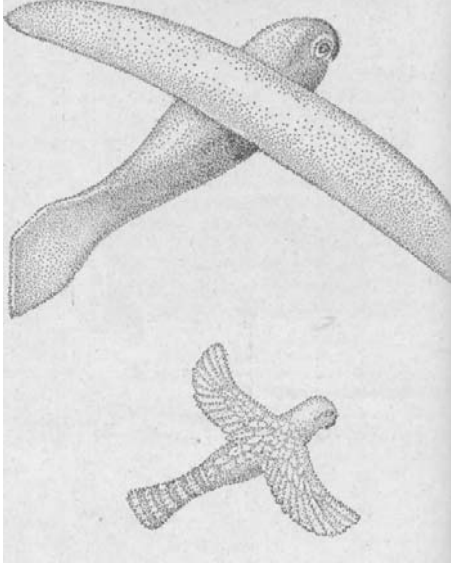
Güney Amerika'da, Kolombiya'da bir mağarada bulunan 1800 yıllık bir küçük al-
tın eşya bazılarına göre bir uçak modelidir.



haritasının Kristof Kolomp tarafından kullanıldığı sanılıyor.



Mısır'da Hator Mabedi'nden bir duvar panosu, Panodaki insan
gekillerin elinde bulunan şeylerin elektrik ampulü olması
muhtemel. Eski Mısırlıların elektrigi bilip kullandıkları sanılıyor.



Eski bir Mısır mezarında bulunan planör modeli. Eski Mısırlıların kuşa benzeterek planör yapıp kullandıkları belirtiliyor.

dir: «Görüldüğü bildirilen uçan dairelerin çoğu geleneksel ya da alıştığımız cisimler olup, güvenliğimiz için bir tehlike değildir.» Bundan sonra şu cümleleri okumaktayız: «Başka ülkelerin, biçimleri ve işlemleri çok değişik uçan taşıtlar icat etmiş olması mümkündür.» Ayrıca aşağıdaki iki cümlenin de birbiriyle çelişkiye düştüğü açıkça görüldüğü: «Görüldüğü bildirilen uçan dairelerin çoğunlukla uçak olduğu anlaşılmıştır.» «Raporların çoğunun uçaklarla ilgili olarak geliş nedeniyle, uçakların bu başlık altında rapor edilmemesi gerekmektedir.» Oysa alışılmadık garip biçimli bir uçan daire gören kimse, özellikle bunu havada gördüğü için, uçak olup olmadığını nasıl anlayacaktır? Yönetmelikte ayrıca şunlar da belirtilmektedir: «Her Hava Kuvvetleri Üssünün Komutanı, üssünde uçan daire inceleme yeteneğine sahip gruplar bulunduracaktır. Bir uçan daire görüldüğü rapor edildiği zaman, görüntünün nelerden doğmuş olabileceğine dair derhal araştırma yapılacaktır.»

80-17 sayılı yönetmeliğin büyük kısmı uçan daire raporlarında ve araştırmalarında izlenecek yollara dair talimat vermekte, fotoğrafların çekilme yöntemlerini tarif etmektedir. Bu arada, üs komutanının böyle durumlarda bölge basınına neler söylemesi gerektiği de açıklanmaktadır: «Hava üssünün yakınlarında uçan daire görülüp görülmediği konusundaki sorulara karşılık, üs komutanı, görüntü kesinleştikten sonra basına ve kamuoyuna açıklamalarda bulunabilir. Eğer görüntünün nedeni, üssün bulunduğu düzeyden açıkça anlaşılmıyorsa, üs komutanı görüntünün incelenmekte olduğunu, so-

nuçların SAF-01 tarafından açıklanacağını belirtebilir. Ayrıca, Hava Kuvvetlerinin sonuçları inceleyip analizini yapacağını da ekleyebilir. Soruların SAF-01'e yöneltilmesini isteyebilir.» Pek askerî olan bu sözleri sivil dile çevirdiğimiz zaman, şöyle bir anlam çıktığını görüyoruz: «Eğer görülen şey bir uçak, ya da buna benzer açıklaması kolay bir şey değilse, halka beklemelerini söyleyin. Onlar beklerken ağzınızdan olmayacak bir söz kaçırmayın.» Yukardaki yönetmeliğin bir numaralı eki, altı sayfa kadar süren, içi çizelgeler, sorular, şemalar ve zorlama cevaplarla dolu bir «sorular listesi»dir. Bunun yardımıyla, görülen uçan dairelerin tam ve ciddi biçimde veriler arasına işlenebilmesi öngörülmektedir. Sözgelişi 13 numaralı soru, bir kimseye gördüğü uçan dairenin hareketi hakkında, aşağıdaki cevaplardan birini işaretlemesini söylemektedir. Cevaplar üç türdür: Evet-Hayır-Bilmiyorum. Sorulardan bazıları ise şöyle: «Gördüğünüz cisim doğru bir çizgi üzerinde mi hareket ediyordu? Bir süre hareketsiz kaldığı oldu mu? Birden sürat kazanıp hızla ilerlemeye başladığı oldu mu? Parçalara bölünüp patladı mı? Renk değiştirdi mi? Duman çıkardı mı? Parladı veya parıltıladı mı? Parlaklığı değişti mi? Biçimi değişti mi? Gözden kaybolup sonra yeniden göründü mü? Olduğu yerde döndü mü? Gürlütlü çıkardı mı? Yükseliş alçaldı mı? Bu sorunun asıl ilginç yanı, bugüne kadar uçan daire görenlerin, ya da gördüklerini sananların anlattıklarını bir özet halinde ortaya sermesi. Tek kapsamadığı, uçan dairelerin içindeki küçük yeşil adamlar veya diğer canlılar.

Uçan daireler konusuyla en yakından ilgili kuruluş olan Hava Kuvvetleri, Colorado Üniversitesi üe ilişki kurup onlardan bu konuda son bir rapor hazırlamalarını istemiş, bu rapor da 1968 yılında yayınlanmıştır. Dr. Edward A. Condon başkanlığında çalışan grup «Tanımlanmamış Uçan Cisimler Üzerinde Bilimsel İnceleme» adını taşıyan raporlarında, önce rapor edilen birçok olaya sıra ile değindikten sonra, bildirilen bu olayların çoğunun şu ya da bu biçimde açıklanabilecek olaylar olduğunu, yalnızca küçük bir oranının açıklanamayacak türden olduğunu belirtmektedir. Ayrıca uçan daireleri araştırmak amacıyla harcanan para karşılığında, yeterince bilimsel veri ele geçirilemediği, bu aramalara devam etmenin ziyankârlık sayılacağı da öne sürülmektedir. O sırada olsun, o günden bugüne kadar geçen süre içinde olsun, uçan daireler bazen tek başına, bazen filolar halinde, dünya göklerinde ve uzayda görülmeye devam edip durmaktadır.

Bir yandan resmî ağızların uçan daire varlığını reddetmesi ve bunun sonucu olarak planlı araştırmaları köstekler tavır takınması yanında, bir yandan da radyo, televizyon ve gazetelerin durmadan yeni uçan daireler görüldüğü konusunda haberler yayınlaması, bugün de sürüp gitmektedir. 1973 ekiminde raporlar fazla yoğunlaşmaya başlamış, - Louisiana, Ohio, Mississippi, Minnesota, Georgia ve Florida gibi yerlerden raporlar yağmış, tanıklar arasında Minnesota Valisi gibi, birçok görevli polis gibi, son derece akli başında kimseler de ortaya çıkmıştır. Bu sıralarda CBS radyosu da dinleyi-

cilerine uçan dairelerin görülüşü ile ilgili oldukça ayrıntılı bir program sunmuş, fakat bunu birkaç defa vermiştir. Başka bir rapor da, kamuoyuna Detroit polisinin bunlardan incek canlılar için hazırlık yaptığını, onları nerelerde gözaltında tutacağını, dişilerle erkekleri birbirinden ayrı yerlere nasıl yerleştireceğini hep hazırladığını bildirmiştir. (Dünyadaki biolojik ayırımı, canlı barındırma potansiyelinde olan yüz binlerce gezegende de geçerli olacağını varsaymak da gerçekten ilginçtir.)

Uçan daire raporlarının durmadan yağmaya devam etmesi ve resmî ağızların da bunları küçümsemeye devam etmesi üzerine, kamuoyunun büyük bir kısmı E. J. Ruppelt'in uçan dairelerle ilgili kitabında belirttiği duygulara katılmaktadır:

Kanıt diye bekledikleri nedir? İnanmaları için uçan dairelerden birinin Pentagon'un kapısı önüne iniş yapmasını mı bekliyorlar? Yoksa yer radar istasyonlarından birinin bir uçan daire bulması, onun peşine bir jet göndermesi, giden jetin de onu görmesi, fakat uçan dairenin birden, büyük bir hızla kaçıp yok olması yeter kanıt mı sayılacaktır? Bir jet pilotu bir uçan daireye ateş ederse, sonradan savaş divanına verilmekle tehdit edildiği zaman bile ifadesini değiştirmezse, bunlar birer kanıt mıdır, yoksa değil midir?..

Güney Florida - Bahama yöresinden gelen uçan daire raporları, dünyanın diğer yörelerinden gelenlerle kıyaslanamayacak kadar çok sayıdadır. Uçan daireler gökyüzünde olduğu gibi, duru suların al-

tında da görülmüşler, onları gökten denize, ya da denizden göğe uçarken gören güvenilir tanıklar da çıkmıştır. Görüntülerin yeri, bunlarla Bermuda Üçgenindeki kayıplar arasında bir ilişki kurulmasına yol açmış, daha doğrusu uçak ve gemilerin uçan daireler tarafından kaçırıldığı kanısının yaygınlaşmasına zemin hazırlamıştır.

Bu görüşün en renkli sözcülerinden biri, **Kayıplar Yöresi** adlı kitabın yazarı John Spencer'dır. Spencer kendisi de pilot olduğu ve hava kuvvetlerinde on yıllık tecrübesi bulunduğu için, uçakları iyi tanıyan bir kimsedir. Ayrıca uçan dairelerle ilgilenmekte olup, NICAP (Havacılık Sorunları Ulusal Araştırma Komitesi) üyesidir. Bu demek, uçan daireler konusunda ciddi araştırmalar yapan bir dernek olup, üyeleri arasında ABD hükümetinin, Donanmasının ve Füzeler personelinin en ileri gelenleri de yer almaktadır. John Spencer'ın 'Kayıplar Yöresi' adını vermekten hoşlandığı Bermuda Üçgenine ilk ilgisi, Scorpion adlı atom denizaltısının kayboluşuna rastlar. Fakat Scorpion'un durumu uzun süre esrarlılığını korumaz. Denizaltı, bir süre sonra Asorların 400 mil açığında bulunur. Fakat Spencer bölgedeki olayları incelemeye devam eder, haritalar üzerinde bütün kayıpların yerlerini işaretler, ve sonunda hepsinin de Cape May, New Jersey'den Florida'ya, oradan da Meksika Körfezinin içine doğru uzanan kıta sahanlığı üzerinde yer aldığını tespit eder. Antillere doğru uzanan, Bermuda ve Bahama'ları da içine alan geniş bir kıta sahanlığı üzerinde.

Kaybolma olaylarını yıllardan beri incelemekle

olan Spencer'e göre, uçak ve gemilerin tayfa ve personelleriyle birlikte seyretmekte oldukları denizlerden veya göklerden yok olmalarının tek kabul edilebilir nedeni, oradan fiziksel olarak alınıp götürülmeleri olabilir.

190 metre boyunda gemilerin, durgun denizde, kıydan 50 mil açıkta yok olması, kargo ve yolcu uçaklarının incekleri sıra kaybolmaları, dünyasal koşullara göre olmayacak şeylerken, yine de oluyorsa, bunların gezegenimizden alınıp götürüldüğüne inanmak zorundayız demektir.

Yalnızca çağımızda değil, tarih boyunca da kaydedilmiş uçan daire raporları, Spencer'ı UFO'ların başlıca iki türü olduğuna inandırmıştır. Bunlardan biri, sözü çok edilen «uçan daire» dediğimiz biçimde olanlar, ikincisi de, içinde bu dairelerden belki bir düzinesini, belki daha fazlasını, hatta belki de bu arada dünyadan alınıp götürülen taşıt örneklerini taşıyabilecek güç ve büyüklükte olan dev ana gemilerdir. Bu dev uzay gemileri, ara sıra görüldüğü bildirilen büyük, uzun, silindirik biçiminde (genellikle puro biçiminde diye tanımlanır) cisimler olabilir. Bunlar da pek çok görülmüştür. Fakat uçan daire denilen tür kadar da sık rapor edilmemişlerdir.

Spencer'e göre, Üçgen içindeki saldırıların bu kadar çok oluşu, buradan insan örnekleri alma işleminin çok kolay olmasındandır. Çünkü dışardan gelen bu saldırganlar, kara parçaları üzerinde çalışıp dünya insanlarıyla yüz yüze gelmek istememektedirler. Oysa bu yörede gerek deniz ve gerekse

gök, durmadan gidip gelen yolcularla doludur ve bölge bu yabancıların girip çıkmasına da çok uygundur. Belki uçan dairelerin hareketi, gelişmiş bir teknolojiye göre kullanılan bir radyo frekansıyla sağlanmaktadır. Bu düşünüş, olayların çoğunda görülen elektronik güç tüketimini de açıklayabilmektedir.

Uzaylıların neden bu kadar çok örnek almak isteyebilecekleri konusunda Spencer'in görüşü çok ilginçtir. Aynı görüşü başka pek çok araştırmacılar da paylaşmaktadır. Üstelik her biri bu görüşe, kendi başlarına düşünerek varmış gibi gözükmektedirler. ileri sürdükleri görüşe göre, galaksimizde insanı şaşırtacak kadar çok sayıda güneş sistemi bulunduğundan (1021 kadar yıldız olduğu ve hepsinin de kendi güneş sistemi bulunduğu bilinmektedir), ortalamalar kanununa göre buralarda bazı gelişmiş uygarlıklar olabileceği açıktır. Başka gezegenlerin halkı, enerji kaynaklarının yanlış kullanılmasından dolayı, gezegenlerini yanar güneş haline getirmiş, uygarlıklarından hiç bir iz kalmamasına sebep olmuş olabilirler. Bu nedenle, başka dünyalardan gelen ziyaretçiler uygarlığımızın gelişme hızını kontrol etmek, ya da atom gücümüzün bilinçsiz kullanılması başka gezegenler için bir tehlike sayılacak hale gelmeden önce, bugünkü uygarlığımızdan canlı bir örnek alıp korumak istiyor olabilirler. Bundan başka niyetleri de olabilir.

Belki bu yabancı zeki yaratıklar bizi istediği-miz gibi geliştirmek için serbest bırakacaklardır. Fakat bir yandan gözlemeyi, örnekler almayı ihmal et-

memekte, gezegenimiz öteki bazı gezegenler gibi kendi kendini yok etmeden önce, bazı tarih verileri bulundurmamak istemektedirler. Belki başka gezegenlerde bunu yapmak için geç kalmış olabilirler.

Uçaklar ortaya çıkmadan önceki çağlarda görülen uçan dairelere ait raporlar, bize dünyamızın çok uzun süreden beri bir gözlem altında olduğu inancını vermektedir. Ne var ki, tarih boyunca insanoğlu dayanacak güçler ve işaretler aramak için başını her zaman gökyüzüne çevirmiş ve aradıklarını da genellikle orada bulmuş olduğu için, gerçek uçan dairelerle, gökte görülen ve uyarı, teşvik, kehanet diye nitelendirilen diğer ateşli cisimleri birbirinden ayırmak kolay olmamaktadır. Vatikan'daki Mısır Müzesinde, Sekizinci Sülâleden Tutmosis III adlı Mısır Firavununun tarihinde gördüğümüz kayıtlar, uçan dairelere ait en eski kayıtlar olabilir. Daha sonraki yüzyıllarda aynı konuda anlatılanlara oranla, bu kayıtlar söz konusu etkileri gördüğü çok hayranlık uyandıracak bir tarafsızlıkla anlatılmaktadır:

22 yılında, kışın üçüncü ayında, günün altıncı saatinde, gökten bir ateş halkasının gelmekte olduğu görüldü... boyu bir rod uzunluğunda, eni bir rod genişliğindeydi... görenler kendilerini yüzükoyun yere atıp beklediler... sonrayan Firavun'a gördüklerini haber vermeye gittiler. Firavun ne yapılmak gerektiğini düşünürken... gökteki bu cisimlerin sayısı arttı... her biri güneşten daha parlak ve bütün göğü kaplamışlardı.

Firavunun ordusu durmuş bakıyordu. Kendisi de ordusu da çaresizdi. Ancak akşam yemeğinden sonra bu ateş halkalar gökyüzünde yükselmeye başladılar ve güneye doğru kayıp yok oldular. Firavun hemen ateşler yakılıp tütsüler savrulmasını istedi. Böylelikle yeniden huzur sağlanacaktı. Ayrıca -olup bitenin tarih kayıtlarına geçmesini, böylece her zaman hatırlanmasını da emretti...

Tanrı sayılan, belki kendini de tanrı sayan Firavun'un böyle bir durumda soğukkanlılığını tanrılara yakışır biçimde koruduğuna kuşku yok. Ancak, yabancı ve kendisinden güçlü tanrıların bu gösterisini anlayamadığı, ne yapacağını bilemediği de bir gerçek.

Eski Babil'ilerden kalma, onların da büyük ihtimalle kendilerinden önceki Sümer uygarlığından almış olduğu Gılgamış destanında, kahraman Eton'un tanrılar tarafından alınıp göklere yükseltildiği anlatılmaktadır. O kadar yükseğe çıkarlar ki, deniz bir su çukuru gibi, karalar bir yığın lapa gibi görünmeye başlar. Bugün yerden yörünge uzaklığına kadar yükselse de, Kızıl denizi, Basra körfezini ve çevrelerindeki karaları ancak öyle görebilirlerdi.

Ezekiyel'in gördüğü ateşli cisim de sık sık bir uçan daire olarak yorumlanmaktadır. Kuzeyden doğru gelen ateşli cisim yere konur, içinden dört canlı çıkar, Ezekiyel'i taşıtlarına alırlar. Bu olay M.Ö. VII yüzyılda yer alır. Tevat'ta Ezekiyel bölümü hemen yalnızca bu olayı anlatır denilebilir. Son yıllar-

da 'Gökler Açıldı' adlı çok ilginç Almanca bir kitaba da konu teşkil eden bu olay, bugün NASA'da görevli olan füze mühendisi Josef Blumrich tarafından kaleme alınmıştır.

Dr. Blumrich kitabını yazmaya başladığı zaman, Ezekiye'nin gördüğü şeyin bir uzay gemisi olduğunu iddia edenlere çıkmak niyetindeydi. Fakat konuyu araştırdıkça ve Ezekiye'nin sözlerini değerlendirdikçe, fikrini değiştirmek zorunda kaldı. Söz gelişi «tekerlek içinde tekerlekler dönüyordu.» tanımlı, helikopter gücüne uygulandığı zaman çok açık bir anlam taşıyordu. Ezekiye'nin yere iniş ve kalkışı ayrıntılı biçimde anlatması, hıza göre renk değişimini tarifi, iniş takımlarını, hatta içinden çıkan canlının asbest'e benzer giysisini anlatışı, Dr. Blumrich'in düşüncelerini tümüyle değiştirmesine neden oldu. Yazdığı kitap, esas niyetine hiç benzemeyen bambaşka bir doğrultuda bitirildi. Kitabında Ezekiye'nin gerçekten uzay gemisi görmüş olduğunu ileri sürmekle kalmadı, aynı zamanda onun Tanrı diye tarif ettiği şeyin aslında bir füzenin kaptanı olduğunu da ortaya attı.

Ezekiye'nin anlattıkları, eski ve orta çağlarda Rönesans çağında ve modern çağın ilk başlarında dikkati çeken pek çok uçan daire raporundan yalnızca bir tanesidir. Çağlar boyu insanların gördüklerini nasıl tarif ettiklerini incelemek çok renkli ve eğlenceli bir çalışma olmaktadır. Fakat çeşitli raporlar arasındaki farklılaşmadan bile pek çok şey aydınlığa çıkmaktadır. Bir kere herkesin olayları kendine yakın gelen kelimeler içinde tarif ettiği bir

gerçektir. Söz gelişi Ezekiye, füzeyi tarif için «aslan», «öküz», «kartal», gibi benzetme kelimeleri kullanılmaktadır ve taşıtın iniş takımlarını dana ayaklarına benzetmektedir. Çünkü pastoral bir ekonomi içinde yaşayan bu adam, bu hayvanları yakından tanımaktadır.

Büyük İskender ve ordusu ise, savaşçılar grubudur. M. Ö. 329 yılında Hindistan'da Jaxartes nehrine doğru ilerlerken karşılarına çıkan uçan daireler topluluğunu, «büyük ve parlak gümüş kalkanlar» diye tanımlarlar. Aristo (M.ö. 384-322) ise, Yunan atletlerine aşinadır. Gökte gördüğü cisimleri, cennetten dökülme diskler olarak tarif eder. Daha kavgaçı olan Romalılara, tıpkı İskender orduları gibi, ateşli kalkanlar, gemi filoları gibi deyimler kullanırlar. Pliny, M.Ö. 100 yılında yazdığı **Doğa Tarihi** adlı eserinin ikinci cildinde şöyle demektedir: «Lucius Valerius ve Gaius Valerius'un konsül olduğu sırasında, alev alev yanan ve kıvılcımlar çıkaran bir kalkan gökyüzünde, güneşin doğduğu taraftan batığı tarafa doğru uçarak geçti.» Hawaii'liler ise, binlerce yıldan beri ara sıra gördükleri cisimleri **Akua-tele**, yani uçan ruh, olarak adlandırmışlardır. Ortaçağ Avrupasının bağnazlığı içinde, geceleri göklerde görülen ışıklı cisimler nedense hep haça benzetilmektedir. (Acaba imparator Constantine'in gördüğü, tarih değiştiren haç da bunlardan biri olabilir mi?) Zaman zaman bu cisimler, Ezekiye kitabında olduğu gibi yanan ve dönen tekerlekler olarak da anlatılır.

Keşifler devrinde uzay yolcuları, gözlemcilerin gözüne gemi gibi görünmeye başladı. Daha sonra,

balonlar icat edildiği zaman, Fransa'da böyle uçan bir cisim «parlayan ateşli bir balon» diye tanımlandı. On dokuzuncu yüzyılda, iplik dokuyan Vermontlular gördükleri cismi «bir hava mekiği» diye tanımladılar.

Her çağın gözlemcileri bu cisimleri heyecan anında dudaklarına ilk gelen kelimelerle tanımlayarak dursunlar, bizim çağımız her nedense bunlara «uçan daire», ya da «Puro biçimli cisim» demeyi uygun görmüştür. 1947 yılında önce Iowa, sonra Washington'daki Mount Rainier üzerinde yoğun biçimde görülen bu cisimlerin önce «disk», sonra «tava» diye adlandırıldığı ve «uçan daire» adını sonradan kazandığı da ilginçtir.

Konuyu uzun zamandan beri incelemekte olan Frank Edwards'a göre, 1908 yılında Sibiry'a'da, Yenisey nehri kıyısında, Baykal gölü yakınında yer alan büyük patlama (tek kurbanları Rengeyikleri olmuştu), dünyaya çarpan bir meteorun etkisiyle olmuş bir sarsıntı diye kabul edilmiş olmasına rağmen, aslında bir atom uzay gemisinin patlamasından olmuştur. Edwards bu konuda Rus fizikçisi Alexander Katzenev'in satırlarına atıf yapmakta ve yapılan incelemeler sonucu saptanan hasarın, benzer koşullar altında patlayan insan yapısı bir atom bombasında görülebileceklerin aynı olduğu dikkati çekmektedir. Aynı radyo-aktivite, metallerde aynı tepkiler görülmektedir. Hiç bir meteorik kalıntı yoktur. Gerçi bunlar yer kabuğunun çok derinlerine gömülmüş de olabilirler. Fakat Edwards yine de, «1908 yılında Yenisey nehri üzerinde yer alan faci-

ada, uzaydan gelen bir konuşumuzu kaybettik,» demektedir.

Uçan dairelerin çok bilimsel ve disiplinli çalışmalar sonucu meydana getirilmiş birimler olduğu konusunda dikkati çeken yazılar yazmış bir bilimci olan M.K. Jessup, aslında bir astronom ve sele-nografit (Ay bilimci.) **Uçan Dairelerin İncelenmesi** adlı kitabında Bermuda Üçgeni içindeki önemli gemi kayıplarının, bu arada **Frey, Mary Celeste** ve **Ellen Austin** dahil olmak üzere birçoklarının, UFO'lar yüzünden kaybolduğunu ileri sürmektedir. Bu konuda üçgenin de dışına çıkmakta, ve **Seabird** adlı büyük gemideki tüm tayfaların -kendi limanlarına dönmek üzereyken bir balıkçı teknesine el salladıktan sonra- Newport, Rhode Island açıklarındayken, sofralar hazır, tam yemek yemeye başlayacakları sırada nasıl yok olduklarını da anlatmıştır. Anlaşıldığına göre **Seabird** bundan sonra yoluna boş olarak devam etmiş ve bir kumsalda, 'sanki dev eller onu kaldırıp kıyıya koymuşcasına' karaya oturmuştur. Daha sonra, kuma çok iyi saplanmış durumda olduğu halde, gece çıkan bir fırtınada gemi de yok olmuştur. Bu gemi olaylarını incelerken Jessup, böylesi kayıpların ancak yukarıya doğru çekilmiş olmak yoluyla açıklanabileceğini, başka türlü açıklanmasına olanak olmadığını belirtmektedir. «Yukarıda bulunan, büyük ve kararlı bir güce sahip, hızlı hareket eden bir etki...» deyimini kullanan Jessup, «... zalim bir seçicilik... bir kaçınma ve gizlilik belirtisi...» deyimini kullandıktan sonra, «Bunların hepsi zekâ ile ilişkili niteliklerdir,» demektedir.

Jessup, uzay komşularımızın, dünyadaki havacılık çağıyla pek ilgilendikleri kanısındaydı. Ona göre son zamanlarda UFO'ların daha sık görülmesinin nedeni de buydu. Bunlara özellikle Florida açıklarında ve Cape Kennedy dolaylarında rastlanması da bundandı. 10 ocak 1964'te Polaris füzesinin atılacağı sırada, tam füzenin geçiş yolu üzerinde bir uçan daire bulunduğu radarlarca kaydedilmiş, tam on dört dakika boyunca radarlar tarafından izlenmiş, neden sonra füzeye dönebilmişti. O sırada orada bulunanlar arasında uzun uzadıya söz konusu olan bu olay basına yansımadı. Bunun nedeni, esrarengiz olayların kamuoyunda iyi etki yapmaması olabilir. Jessup «Uçan daireler havacılık çağıyla ilgileniyor» demektedir. 1959'da Jessup'un ölümünden bu yana uzay çağına olduğumuza göre ilgi daha da artmış gözükmektedir. Bazı uzay atışlarından önce UFO'ların görüldüğü gerçektir. Gemini 4 ve Gemini 7 de böyle olmuştur. Gemini 4'de McDivitt ve Borman adlı astronotlar kendi füzelerine paralel bir uçan daire görmüş, bir süre bundan kaçınmak gerektiğini düşünmüşlerdi. Bir diğeri de Gemini-7'yi izlemişti. Apollo 12 ay uçuşunda, dünyaya 132.000 mil uzaklıkta, füzenin önünde ve arkasında olmak üzere iki uçan daire ona refakat etmiştir. Gordon, uzay merkezine bunların çok parlak olduğunu, sanki kendilerine ışık göstermek istediğini bildirmişti. Daha sonra Houston'la konuşurken, «Bunları dost kabul edeceğiz gibi», dedi. Bu olaydan bu yana ne Houston uzay merkezinden ne de NASA'dan hiç bir doğrulama alınamamış olmasına rağmen, aynı ışıklar Avrupa

gözlemelerinden de görülmüştür. Aynı uçuşta, bu olaydan bir süre sonra astronotlar bir başka ışık daha görmüşlerdir. «Venüs kadar büyük» diye tanımladıkları bu ışık, on dakika kadar bir süre, füze ile dünya arasında kalmış, sonra görünmez olmuştur.

UFO veya uçan daire deyiminin, tanımlanamayan her türlü uzay cismini kapsadığı, bu arada parçalanmış roketlerin kısımlarıyla diğer enkazı da içine aldığı bir gerçektir. Fakat yine de bunların hareket biçimi, zaman zaman görünüp sonra görünmez olabilmeleri, bunlarda yöreğe doğrultusunun dışında, bağımsız bir hareket yeteneği olduğunu açıklamaktadır.

Astronotların uzay uçuşları sırasında böyle UFO'lar gördüklerine dair bilgi vermeleri üzerine, Dr. Franklin Roach'un **Condon** Raporu'nda şu sözleri okumaktayız: «Astronotların gözlemlerinde bulunma koşulları, iki kişinin küçük bir arabanın ön kanepe-sinde yan yana otururken, yan ve arka camlar olmaksızın, ön cam da yarı opak ve çok bulanıkken görebildiğiyle kıyaslanabilir.» Yani bu sözlerin anlamı geliştirildiğinde, astronotların camdan gördükleri hiç bir şeyi ciddiye almak doğru olamaz, anlamı çıkmaktadır.

UFO'ları ve Bermuda Üçgeni içindeki olayları inceleyen birçok bilimci gibi, Jessup da önemli rapor ve gelişmelerin bir sansür tarafından gizlendiğine inanmıştı, ölmeden önce yazdığı son kitabı, Tevrat'ta anlatılan uçan daire olaylarıyla ilgiliydi. Bu arada kontrollü manyetik alanların nasıl görünmezliğe sebep olabileceği konusuna da eğiliyor,

bu görüşünün Einstein'ın birleşik alan teorisini geliştirerek varıyordu. Jessup, UFO'ların görülüp kaybolmasını da, Üçgen içindeki kaybolma olaylarını da hep bu kurama dayandırıyor. 29 nisan 1959'da, Miami'de öldü. Eski dostu olan Dr. Manşon Valentine onu son görenlerden biriydi. Anlattığına göre Jessup bu sıralar çok sinirli, hemen hemen bir depresyon içindeydi. Dr. Valentine kendisini 20 nisan akşamı yemeğe davet etmiş, o da geleceğine söz vermiş, fakat nedense gelmemişti. Birkaç gün sonra Dade Country parkında park etmiş duran otomobilinde, karbon mono oksit zehirlenmesinden öldü. Egzoz borusundan çıkan gaz, bir ek boruyla arabanın içine verilmiş bulunuyordu. Jessup'un diğer dünyalardan gelenlerin bu dünyanın işlerine karıştığı konusundaki inançlı fikirleri nedeniyle olacak, birçok kimseler bu ölümü kendisinin planlamış olabileceğine inanmadılar. Biliminin gerçeklere çok yakın sonuçlar çıkarması nedeniyle, bu ölümün başka kuvvetler tarafından hazırlandığı kanısına vardılar.

Dr. Manşon Valentine, hem zoolog, hem arkeolog, hem de oseanograf. Bermuda Üçgeninde olgelen olayları otuz yıl kadar bir süreden beri, üçgenin içinden, Miami, Bahamalar ve diğer adalardan incelemektedir. İşin içinde bulunan bir araştırmacı olarak, orada geçmişte ve bugün neler olmakta olduğunu en iyi bilenlerden biridir. Sahip olduğu bilgiler, özellikle Jessup'la yaptığı son konuşmadan hatırladıkları, öylesine ilginçtir ki, bunları Dr. Valentine'in kendi kelimeleriyle okurlara yansıtmak gerekir kanısındayım:

SORU: Ne zamandan beri Bermuda Üçgeni bilmeceğini inceliyorsunuz?

Dr. Valentine — Yirmi sekiz yılı geçti. 1945'de PBM'lerin kaybolmasında başlamıştım. Kayıplar hakkında veri topladım, kurtulanlarla konuşmalar yaptım, yok olma olayları sırasında bölgede görülmüş UFO'larla ilgili raporlardan notlar biriktirdim.

SORU: Zamanınızda bölgede görülen uçan daire sayısında bir artma oldu mu?

Bu bölgede görülenler her bölgedekinden fazladır. Son zamanlarda uçak olmadığını iyice bildiğimiz hava taşıtları ve denizaltı olmadığından emin olduğumuz su altı taşıtları çok görülmektedir.

Sualtı taşıtlarından biri Kaptan Dan Delmonico tarafından bildirilmiştir. Olay 1973 Nisanında yer alır. Delmonico ömrü denizlerde geçmiş, tecrübeli bir deniz kurdudur. Soğukkanlılığıyla ve olayları çok mantıklı değerlendirmesiyle ün yapmıştır. Golf Stream'in çok sakin ve saydam suları altında tanımlanamayan bir cismi iki kere görmüştür. Hemen hemen aynı yerde, Great Isaac feneriyle Miami arasındaki alanda. Burada Golf Stream suları çok derindir. İki seferinde de görüntü öğleden sonra, saat dört dolaylarında farkedilmiştir. Suların sakin, görüşün iyi olduğu bir sırada.

Gri - beyaz, üzeri dümdüz, uçları yuvarlak, tom-bul bir puroya benzeyen bir cisim, su altında, teknesinin önünden geçmiştir. Delmonico cismin uzunluğunu 50-65 metre arasında tahmin etmektedir. Hızı ise en azından saatta altmış-yetmiş mildir.

Delmonico, su altı cismini birden farkettiği sırada, cisim kendi teknesiyle çarpışacak doğrultuda karşıdan yaklaşmakta, sanki su yüzüne çıkmaya hazırlanır gibi görünmekteydi." Fakat tekneyi farkedince cisim birden dalış yaptı, teknenin altından geçti. Suda hiçbir titreşim veya su yüzünde bir hareket olmadı. Cismin üzeri dümdüzdü. Ne denizaltılardaki gibi güverteler, borular, ne de lombozlar vardı.

Havadaki UFO'lara gelince, bunlar üçgen içinde pilotlar ve uçak personeli tarafından o kadar sık görülmeye başlanmışlardı ki, artık alışılmış görüntüler haline gelmişlerdir, özellikle Okyanus Dili do-laylarında. Asıl ilginç olanı, karada, çiftçiler tarafından görülen uçan dairelerdir. Okefonokee Ba-taklığında, ağaçların üzerine oturmuş gibi görünen bir tanesine ben bile kendi gözlerimle tanık oldum. Orta Florida'da da bir tane gördüm. Havada duruyor, tam altına rastlayan gölün sularını mavi bir ışın uzatmış bekliyordu. Su alıyor olmalıydılar. Ya da belki incelemek amacıyla yöresel fauna'dan örnekler topluyorlardı. Güney Florida'da 1973 Nisanında elektrikler kesildiği zaman, gökte mavi-yeşil ışıklar, bunların peşinde uzanan mavi ışıklı izler çok görülmüştü. Bunların yeri genellikle Turkey Point denilen yerde, yani atom reaktörünün olduğu yerdedi. Birkaç yıl önce, doğu bölgesinde genel elektrik kesintisi olduğu zaman da, bir düzine UFO'nun uçmakta olduğu görülmüştü.

SORU: Sizce UFO'lar neyle hareket ediyor?

Birçok görüş var, hepsi de mümkün. Yalnız

dünya atmosferinde geçerli olabilecek bir yöntem, disk biçiminde bir hava taşıtının, katod ışınları veren bir perimetresi olmasıdır. Böylelikle cisim, hangi yöne gitmek istiyorsa o taraftaki katod ışını jeneratörlerini çalıştırabilir. Jeneratörler taşıtın önündeki havayı iyonize eder, böylelikle bir vakum yaratılır, taşıt da o yöne doğru ilerler. Uçan dairelerin arkasında kalan iyonize hava kütleleri de, belki pilotların CAT (Açık hava türbülansı) dediği olayı yaratıyordur.

Başka bir yöntem de olabilir. Bu ikincisi jet sistemine benzeyebilir, fakat çok daha hızlıdır. Teorik olarak ışık hızına yaklaşmaktadır. Enerji reaktörleri atomik fisyon(1) yerine, atomik füzyon(2) sağlayabilirler. Tek gerekli olan, füzyon maddeleriyle sudur. Göllerden su alırken görüldüğü bildirilen UFO'ların bu hareketi de böylece açıklanabilir.

Bir başka görüş daha vardır. Bu da özel elektromanyetik alanlar nedeniyle boyut-zaman değişimi şeklinde özetlenebilir.

SORU: Dr. Jessup, UFO'larla Bermuda Üçgeni arasında bir ilişki olduğuna inanıyor muydu?

Onun teorisine göre manyetik alanların gücü, cisimleri başkalaşıma uğratabilir, bir boyuttan ötekine taşıyabilirdi. Uçan dairelerin başka bir boyut-

(1) Yavaşlatılmış nötronların atom çekirdeğini bombardımanıyla çekirdeğin aşağı yukarı iki eşit parçaya bölünmesi.

(2) Ergime (katı bir cismin ısı etkisiyle sıvı hâle geçmesi).

tan bizim boyutumuza geldiğine, istedikleri örnekleri topladıktan sonra yine o boyuta geçtiklerine inanırdı. Bölgede olan kazaların bir çoğunun, onların geride bıraktığı katot ışını vakumundan doğduğunu, bu vakumun içine giren uçakların parçalandığını ileri sürerdi. Mantel'e de her halde böyle olmuştu. (Not: 7 Ocak 1948'de, Kaptan Pilot Thomas Mantel ve Fort Knox'daki Godman Alanının başka birkaç pilotu, P - 51 Mustang'larına binerek bir uçan daireyi izlemek üzere havalanmışlardı. Peşine düştükleri UFO çok büyüktü. Güpegündüz, üsse doğru yaklaşırken görülmüştü. Mantel, Onun ardı sıra yükseldiği zaman öteki arkadaşları, Mantel'in uçağının birden parçalandığını gördüler. Olay üzerine yayınlanan Hava Kuvvetleri duyurusu, Kaptanın, Venüs yıldızını izlerken gözünün karardığını, bu yüzden birden dalış yapınca da uçağın parçalandığını açıkladı.) Mantel uçan daireye çok yakından uçmaktaydı. Onun bıraktığı ionizasyon alanına girmişti. Uçağı o kadar küçük parçalara ayrıldı ki, bir yumruktan daha büyük parça bulunamadı. Ele geçen bütün parçalar, sanki kurt yemişi gibi, delik delikti.

Constellation uçağının başına gelen de bunun aynı olabilir. Pilot Bob Brush, bu uçağın patlayışını Bahamalardaki Great Inagua'dan izlemişti. Olay 1971 Ekiminde yer almıştır. Bob, bir DC-6 uçağıyla uçarken, radarında Constellation'u görür. Constellation çok alçaktan uçmaktadır. Başının dertte olduğu belli gibidir. Birden patlar. Saçtığı ışık gökyüzünü bir uçtan bir uca tamamen aydınlatır. Işık o kadar parlaktır ki, göz kamaştırır ve hatta acır.

Son derece olağanüstü bir durumdur bu. Oraya yakın bir yerden geçmekte olan bir tekne, uçaktan fırlayan bir parça bulur. Sonradan bu parçayı inceleyen Bob, bunun da ManteFin uçağının parçaları gibi, delik deşik olduğunu görür.

Uçan dairelerin ne olduğu tartışılardursun, bunların geçici manyetik bir girdap yarattığı, gemi ve uçakların içine girince parçalandığı, ya da gözden kaybolduğu bir ionizasyon alanı meydana getirdiği açıktır.

Jessup ölmeden önce, bunların bilimsel nedeneşini keşfetmeye yaklaştığına inanıyordu. Bulgularının, Einstein'ın «birleşik alan teorisi»ne göre açıklanabileceği görüşündeydi.

SORU: Birleşik Alan Teorisini basit bir biçimde açıklayabilir misiniz?

Teorinin temelı, zihinlerimizde ayrı ayrı şekillenen zaman-boyut, ya da madde-enerji kavramlarının aslında birbirinden ayrı birimler değil, aynı elektromanyetik uyarılar karşısında birleşebilecek nitelikte oldukları görüşüne dayanır. Aslında birleşik alan teorisi, UFO'ların nasıl böyle birdenbire görünüp kaybolduğunu da açıklayabilecek bir teori.

Uygulamada, elektrik ve manyetik alanlar söz konusu olur. Bir bobinde yaratılan elektrik alan, kendisine dik bir manyetik alan yaratır. Bu alanların her biri, evrenin bir düzlemini temsil etmektedir. Oysa evrenin üç düzlemi vardır. Demek bir üçüncü alan daha olacaktır. Bu da belki gravitas-

yon alanıdır. Elektromanyetik jeneratörleri çalıştırıp bir manyetik titreşim yaratılırsa, belki rezonans kanununa göre bu üçüncü alanı da ortaya çıkarmak mümkün olabilir. Jessup bana Amerikan Donanmasının savaş sırasında uyguladığı bir deneyde bil-meyerek bu durumla karşı karşıya geldiğini anlatmıştı. Bir destroyer üzerine uygulanan ve Philadelphia Deneyi diye adlandırılan bir deney.

SORU: Philadelphia Deneyi neydi?

Jessup'un anlattığına göre, Philadelphia deneyi gizli bir deneydi. 1943 yılında, Philadelphia denizlerinde, donanma tarafından yapılmıştı. Amacı, içinde insanlar bulunan bir gemiye çok güçlü bir manyetik alanın nasıl etki yapabileceğini görmekti. Bunu manyetik jeneratörlerle sağladılar. Seyirmeli ve seyirmez jeneratörler bir arada çalıştırıldı ve rıhtımda duran gemi ve çevresi üzerinde korkunç güçte bir manyetik alan yaratıldı. Alınan sonuçlar önemli olduğu kadar şaşırtıcıydı da. Ne yazık ki deney konusu olan tayfalar üzerinde sonradan hiç de hoş olmayan etkileri görüldü. Deneyin uygulanmasına başlandığında, önce sisli yeşil bir ışık çevreyi sardı. Tıpkı üçgen içindeki olaylardan kurtulanların tarif ettikleri ışıklı yeşil sis gibi. Kısa zamanda bütün gemi bu yeşil sise büründü ve yavaş yavaş gemi de, içindekiler de rıhtımdan bakanların gözüne görünmez olmaya başladı. Geminin yalnız su üzerindeki izi görülebiliyordu. Sonradan destroyerin Norfolk-Virginia'da görünüp yeniden kaybolduğu rapor edildi. Bu nokta zaman sapması fenomenini ilgilendirebilir.

Tayfalardan birinin ifadesine göre denizdeki deney başarılı olmuştu. Görünmez alan, sferoid biçimindeydi. Her ışın boyunca yüz metreye yakın bir uzaklığı kaplıyordu. Su yüzünde geminin yarattığı çırpıntılar görülebiliyordu ama, geminin kendisi görünmüyordu. Güç alanı daha da yoğunlaştıkça bazı tayfalar da görünmez olmaya başladı. Elle bulunup, bir süre el teması sonucu yeniden görülür duruma getirildiler. Birkaç tanesi normal boyutlarından o kadar uzaklaştı ki, ancak özel bir elektronik araç yardımıyla bulundular ve normal boyutlarına getirilebildiler. İçlerinden biri böyle görünmez ve dokunulmaz duruma geldiğinde, arkadaşları «tutkala yapıştı» deyimini kullanıyorlardı. Aslında bu durumdan tekrar normale dönme sorununun sanıldığından çok daha ciddi bir sorun olduğu ortaya çıktı. Söylentilere göre tayfaların birçoğunu hastaneye yatırmak gerekmiş, birkaç tanesi ölmüştü. Birkaçının da akıl bozukluklarına uğradığı biliniyordu. Genellikle psişik yeteneklerinin güçlendiği ve tayfaların çoğunun, deneyde kazandıkları görünmeme yeteneğini korudukları da anlatılmakta. Birçoğu ara sıra kaybolup sonra yeniden görünmeye başladılar. Evlerinde otururken, sokakta yürürken, lokantalarda, barlarda içki içerken, çevredekilerin ve garsonların şaşkın bakışları altında kayboluyor, sonra yeniden gözüküyorlardı. Geminin kıyıya getirilmesi esnasında iki kere alev aldığı görüldü ve bu yüzden büyük bir hasar doğdu.

SORU: Jessup bu olaylara tanık oldu mu?

Şahsen ne kadarına tanık olduğunu bilmiyo-

rum. Fakat çok dikkatli araştırmalar yaptığını biliyorum. Hatırlamanız gereken bir nokta var. Jessup serüveni bir yazar değildi. Tanınmış, değerli, ünlü bir bilimci ve astronomdu. Güney yarıküredeki en büyük refraksiyon(*) teleskopunun sorumlusuydu. Birçok eklips projeleri yönetti. Çift yıldızları keşfetti. Bilimci olarak parlak bir sicili vardı. Bu Philadelphia deneyine karışması tümüyle rastlantı eseridir. O deneydeki tayfalardan biri olduğunu ileri süren Carlos Ailende (ya da Carl Allen) adlı bir adam, günün birinde Jessup'a bir mektup yazmış. Bu mektup, Jessup'un «UFO'ların İncelenmesi» adlı kitabı yayınlandıktan sonra gelmiş. Her halde yazılış nedeni Jessup'un ileri sürdüğü kuramın deneyde uygulanana benzemesi olmalı. Ailende bu yüzden Jessup'la yazışmaya başlamış, Jessup da, kitabıyla ilgili ilginç bir mektup alan her yazar gibi, oturup cevap vermiş. Bu yazışma başladıktan bir süre sonra, Donanma Araştırma Bürosu, Jessup'u Washington'a davet etmiş. Bu arada, Philadelphia deneyine sansür uygulandığını, Philadelphia'da çıkan bir gazetede yayınlanan küçük bir haber dışında, konunun basına hiç yansıtılmadığını hatırlamakta yarar var. Donanma Araştırma Bürosuna gittiğinde, Jessup'a kendi kitabından bir kopya gösterildi. Sayfa kenarlarına hep notlar alınmıştı. Bu kitap, her nasılsa, büroda esrarengiz bir biçimde peyda olmuş, kimin getirdiği anlaşılamamıştı. Sayfa kenarlarına konuyla ilgili olarak alınmış notlar üç ayrı el yazısıyla yazılmıştı. Jessup'a el yazılarını

tanıtıp tanımadığını sordular. Her notu alan, altına adının baş harflerini de yazmıştı. Jessup yazılardan birini Allende'nin yazısına benzetti. İmzası da benziyordu. Bunu belirtip, Allende'den daha önce almış olduğu mektupları büro yetkililerine verdi. Büro, notlar alınan kitabı Texas'da bir matbaada çoğalttı, yirmi beş kopya yaptırdı. El yazısı notlar kırmızı renkte basılmıştı. Jessup'a üç kopya verildi ve diğer kopyaların Büro'nun en yüksek yetkililerine dağıtılacağı söylendi. Donanma, yapılan deneyi hiç bir zaman kabullenmiyordu. Ama kitaba ilgi gösterdikleri belliydi. Jessup bana, donanmanın mektuplardaki adresten Allende'yi bulmaya çalıştığını söyledi. Fakat Ailende bulunamamıştı. Kitaba not alan öteki iki kişinin de kim olduğu hiç bir zaman anlaşılamamıştı.

SORU: Jessup kendini neden öldürdü?

Eğer kendini öldürmüşse, bunun nedeni her halde depresyon olmalı. Donanma kendisine Philadelphia Deneyi üzerinde çalışmasını, ya da buna benzer projeleri yönetmesini teklif etmiş, fakat o kabul etmemişti. Bu tür deneylerin tehlikeli sonuçları onu çok korkutuyordu. Bilimciler ve akademik çevreler tarafından kitabına yöneltilen eleştiriler de onu çok sarsmıştı.

SORU: «Eğer kendini öldürmüşse» diyorsunuz. Başkaları tarafından öldürüldüğünü düşünmemiz için bir neden var mı?

Böyle söylentiler duyuldu. Bazı kimseler öldürüldüğüne inanıyorlardı. Hiç değilse kurtarılabildirdi,

(*) Işığın bir başka ortamdan geçerken kırılması.

dediler. Otomobilin içinde bulunduğu zaman henüz ölmemişti. Belki de bilerek ölüme bırakıldı. Fikirleri çok ileriydi. Belki bu düşüncelerin yayılmasını istemeyen nüfuzlu kimseler vardır. Bu arada Jessup'un kendine sakladığı kenarı yazılı kitabın yok olduğu, bir başka UFO yazarına postalandığı ikinci kopyanın da postada yok olduğu biliniyor.

SORU: Siz Jessup'un teorilerine katılıyor musunuz?

Genellikle evet. Manyetik güçler bugün hâlâ bir esrar perdesi altında sayılır. Eğer Einstein'ın birleşik alanlar teorisini geliştirir, gravitasyon ve elektromanyetik alanları, boyut - zaman teorisıyla birleştirirsek, manyetik alanların yeterince güçlendiği zaman, cisimlere boyut değiştirebileceğini, dolayısıyla onları görünmez hâle getireceğini düşünebiliriz. Belki Bermuda Üçgeni olaylarının çözümü de elektromanyetik aberasyonlarda, ya da kontrollerdadır. Bunlar zaman zaman beliren etkenler olabilir. Ya rastlantılarla, ya da planlanarak aktive edilebilir. Gerekli enerji yüklemesini, UFO'ların bölgede bulunuşunun yarattığı da düşünebiliriz.

SORU: Olayların özellikle Üçgen alanı içinde böylesine yoğun olmasını neye yorumluyorsunuz?

Bence uçan daireleri yöneten zeki bireylerin amacı yalnızca örnekler almak, bilimsel gelişmemizi izlemek, Cape Kennedy'de görüldüğü gibi, ileri teknolojilerimizle ilgilenmek değildir. Eski uygarlıklardan kalan harabelere de durmadan gidip geliyorlar. Eski zamanlarda kutsal bilinen yerleri, belki eski enerji merkezlerini, enerji tesislerini ziyaret edi-

yorlar. Bunların çoğu şimdi denizlerin altında kalmış. Son yıllarda Bimini yakınlarında olsun, Bahama'ların öteki yörelerinde olsun, deniz dibinde büyük yapılar bulduk. Bunlar, zamanımızdan binlerce yıl önce buralarda yüksek bir uygarlık düzeyine ulaşmış insanların yaşadığını gösteriyor. Bunca olayın bu bölgede yer alması, UFO'ların yalnız göklerde görülmeyp, okyanusa girerken veya okyanustan çıkıp göğe yükselirken görülmeleri de çok merak uyandıran bir konudur.

SORU: UFO'ların tehlike olasılığına karşı ne yapabiliriz?

Aslında şu anda yapabileceğimiz hiç bir şey yok. Yolculuk edenlerin pek çoğu için fazla bir tehlike bulunduğunu sanmıyorum. Belki de bugüne kadar kaybolanların da çoğu hayatta olabilir. Başka bir yerde, başka bir boyutta... fakat hayatta. Bence en önemli sorun,durumu kabul etmek ve onlarla bir tür ilişki kurmaya çalışmak. Bir çoğumuz da bunu yapmaya çalışıyoruz.

Nelere güçleri yettiğini düşünürsek, bugüne kaddarkı hareketlerinin genellikle iyiniyet gösterdiğini kabullenip kendimizi şanslı saymamız gerekir. Tabii bu uzay konuklarının hepsinin uzayın aynı yöresinden geldiğini kabul edemeyeceğimiz de gözden uzak tutmamakta yarar vardır. Hepsinin dünyamızı ve dünyamız canlılarını olduğu gibi korumak niyetini paylaşıacağı düşünülemez.

Eğer iki büyük elektrik kesilme olayının sorumluları, isteyerek veya istemeyerek, uzay gemi-

leri olmuşsa, bu karanlık dönemlerinde insan ölümüne yol açan bir tek kazanın bile elektrik kesintisi nedenine yorumlanamaması ilginçtir.

Gerek 1965'deki Kuzeydoğu Elektrik Kesilmesi olayı, gerekse 1973'de Miami'deki elektrik kesilmesi, peşlerinden bol sayıda UFO raporu getirmiştir. Kuzeydoğu kesintisinde, Syracuse'de, çapı otuz metreden büyük olan kırmızı, parlak bir küre görülmüştür. Gördüğünü ileri süren tanıklar arasında Federal Havacılık Ajansı'nın yetkili temsilcisi de bulunmaktadır. Aynı zamanda New York, Newark, Philadelphia gibi büyük kentlerde olsun, Massachusetts, Rhode Island ve New York eyaletlerinin çeşitli kesimlerinde olsun, başka uçan daireler de görülmüştür. Bunun garip bir yan etkisi de vardır. UFO'ların bulunduğu bildirilen bölgelerdeki otomobil motorlarında arızalar görülmüş, bunlar elektrik kaybına ve radyo bozulmasına yorumlanmıştır. Tıpkı Bermuda Üçgeni içinde nice pilotun ve kaptanın bildirdiği gibi.

Birçok kimselerin, çevrede uçan daire bulunması yüzünden dünyanın manyetik alanında değişiklikler olacağına, elektrik tesislerinde ve akımında etkiler görüleceğine inanması yüzünden, kentlerin karanlıklara gömülmesi üzerine hemen gözlemini açıp göklerde uzaydan gelen konuklar arama ya koyuldukları da bir gerçek olabilir. Bu dönemde herkesin bu konuda pek uyanık bulunduğu her halde doğrudur.

1965 akım kesilmesinin, devrenin hangi kısımın-

daki kopmadan olduğu açıklanmıştır. (Sir Adam Beck No. 2-yeri Niagara nehri üzerinde). Fakat kopma nedeni açıklanmadığı gibi, yapılan araştırmalar sonucu ifade edilen sözler bugün bile geçerliliğini korumaktadır: «Kuzeydoğu elektrik enerjisinde kesiklik yüzünden karanlıkta kalınması olayı, modern çağların en esrarengiz olaylarından biridir.»

Bermuda Üçgeni gözlemcilerinden pek çoğu, bu kadar çok sayıda gemi ve uçağın kaybolması için dünyasal bir neden olmadığına göre, bu olayların dünya dışı nedenlerle yer aldığına inanmak yolunu seçmişlerdir. Yani gemi ve uçakların UFO'lar tarafından alınıp götürüldüğüne inanmaktadır. Ayrıca, görünüşleri de gökte çeşitli renkler, değişen parlaklıkta renkler olarak belirlenmektedir. Çok dikkat çeken bazı uçak kaybı olayları, bu görüşlerin izlendiği zamanlara rastlamaktadır. Uçuş 19 sırasında da, Star Ariel'in yok oluşu sırasında da böyle olmuştur. Fakat uçak ve gemi kayıplarının uçan dairelerle ilgili olduğu konusunda hemen hemen herkes bir fikir birliğine varmış görünmekle birlikte, UFO'ların nereden geldiği konusunda hiç bir fikir birliği yoktur.

Uzayda hayat barındırabilme potansiyeli olan milyarlarca gezegen bulunduğuna göre, bu konukların oralardan gelmesi akla çok yakın gibi görünmektedir. Bu görüşü çürüten tek neden, yolculukların ışık yılı olarak süresinin bir ömür boyu, hatta belki birkaç ömür boyu sürmesi gerektiği gerçeğidir. (En yakın yıldız olan kendi güneşimize ya-

pılacak bir yolculuğun, ışık süresi olarak yalnızca sekiz dakika süreceği bilinmekle birlikte, ikinci en yakın yıldız olan Alpha Centauri dünyamızdan 4,3 ışık yılı uzaklıktadır. Fakat bizim ömür boyu diye tanımladığımız kavram belki başka güneşlerin gezegenlerinde çok değişik olabilir. Ayrıca hızın sınırları konusunda da son yıllarda yepyeni teoriler ortaya çıkmıştır. Işığın hızı, uzayın eğrisi, zamanın kütleye ve enerjiyle ilişkisi, belki günün birinde başka galaksilere yolculuk süreleri konusundaki anlayışımızı değiştirebilir.

Bazı kuramcılara göre konukların geldiği yer, dünya üzerinde, belki de dünya denizlerinin altında bir yer de olabilir, ivan Sanderson, «**Görünmez Konuklar**» adlı kitabında dünyanın hemen hemen dörtte üçünün sular altında bulunduğunu (60.000.000 mil kare karaya karşılık, 170.000.000 mil kare deniz), havayla soluyanların hava okyanusunun her katında değil, dünya yüzeyine yakın yerinde yaşamasına karşılık, suyla soluyanların suların dibinde kalmak gibi bir zorunluluğu olmadığını, hidrosfer'in her katında yaşayabildiğini, dolayısıyla içinde yaşayıp gelebilecekleri alanın çok daha fazla bir hacmi olduğunu ileri sürmektedir. Buna göre:

... gezegenimizde bir su altı uygarlığı (veya uygarlıkları) bulunması, bunların çok uzun bir zamandan beri var olduğu ve burada geliştiği, ya da buna ek olarak, başka yerlerden gelen zeki bireylerin hidrosferin dibini, ya da onun altındaki litosfer'in yüzeyini tercih edip orada yaşadıklarını, orada faaliyet gösterdiklerini düşünmek mümkündür.

Yazara göre, eğer su altında böyle bir uygarlık oluşmuşsa, karalardakinden daha gelişmiş olması olasılığı vardır. Çünkü kara uygarlıkları, denizlerden karalara geçmiş ve biçimini kara koşullarına uydurmak üzere değiştirmiş hayat bireylerinin, ancak milyarlarca yıl sonra varabildiği bir uygarlıktır. Oysa denizde kalan canlılar, orijinal çevrelerinde oldukları için gelişme süresi yönünden büyük avantaja sahiptirler. Çağlar boyunca yalnızca gelişmeye devam etmiş, karalar üzerinde olup bitenlere önem vermemiş ve dikkat ayırmamış olabilirler.

Deniz diplerinde böyle gelişmiş bireyler ve teknolojik faaliyetlerin var olması, tarih boyunca doğmuş ve bugün de doğmakta olan birçok deniz efanesinin kaynağı olabilir. Günümüzde alışılmadık olaylarla karşılaşıldığında, bunlar eskisine oranla çok daha büyük bir dikkat ve hassasiyetle kayıtlara geçirilmektedir. Böyle bir durum, Bermuda Üçgeni içinde denize dalan veya denizden çıkan UFO'ların görünümünü açıklayabildiği gibi, onların Florida dolaylarında ve buraya yakın sulara neden durmadan teknolojik gelişme izlediği konusu da bir açıklamaya kavuşmuş olur. Bunların varlığını kanıtlanma konusunda gelince, bu bizim onları bulmamızdan çok, onların bizi bulması ve gelişmemizdeki kendi dünyaları için bir tehlike sezmesi durumuna bağlıdır denilebilir.

Bir de UFO'ların başka bir boyuttan gelerek, uçak, gemi ve insanlarımızı alıp götürdüğü düşünüşü vardır. Var olan başka boyutlar kuramı, negatif madde kuramına bağlıdır. Artık bir negatif dünyanın; başka dünyaların varlığı, yirmi-otuz yıl önce

ilk ortaya atıldığı zamanki kadar garip gelmemeye başlamış bulunmaktadır.

Ünlü kâşif ve havacı Amiral Richard Byrd, gerek kuzey ve gerekse güney kutuplarında, yoğun manyetik alanlar üzerinde uçmuştur. 1929 yılında, Güney Kutbu üzerinde uçarken, Byrd telsizinde çok garip şeyler söylemiş bulunmaktadır. Sisli bir ışığın içinden geçtikten sonra, yeşil bir kara parçası üzerine geldiğini, burada buz tutmamış göller bulunduğunu, aralarda bizonlara benzer hayvanların ve başka canlıların, hatta ilkel insanlara benzer canlıların dolaştığını söylemişti. Telsiz derhal susturuldu ve Amiral Byrd'in sözleri geçici sinirsel yorgunluk ve hayal görme olarak yorumlandı. Hem uçuş, hem de rapor örtbas edildi. Fakat Byrd'in bu yayını yapmış olması da, bilimciler çevresindeki üüne iyi katkılarda bulunmadı. Garip olan nokta, 1920 lerde sinemaya meraklı olan seyircilerin, Byrd'in uçuşunu bir haber filminde izlediklerini, söz ettiği alanı da filmde gördüklerini hatırlamalarıdır. Fakat olayı okuduktan sonra, amiralin önceki uçuşlarına ait filmleri belleklerinde bu olayla bağlayıp, bunca yıl sonra böyle hatırlamaları da mümkündür. Olay artık efsaneler dünyasına terkedilmiştir. Bu tür şeylere inanırlar dışında, hiç kimse bunu söz konusu etmemektedir.

Ne olursa olsun, Philadelphia Deneyinde yaratılan benzer manyetik güç alanlarıyla, kutuplardaki koşullar arasında bazı benzerlikler olduğu bir gerçektir. Tabii bütün bunlar, Amiral Byrd'in kutup uçuşu sırasında zihinsel yeteneklerinin kontroluna tümüyle sahip olduğu düşünüldüğü takdirde söz konusu olabilir.

Bermuda Üçgenini inceleyen ciddi ve yetenekli bilimcilerin ileri sürdüğü bol sayıda alışılmamış görüşleri okuyan bir insan, elinde olmadan Haldane'in sözünü hatırlıyor. «Evren, sandığımızdan garip olmakla kalmıyor, şanabileceğimizden de garip olduğu bir gerçek.» Şimdiye kadar değindiğimiz açıklamalar arasında, insanların uzay varlıkları tarafından seçilerek örnek diye alınması, gökte uçakların içine girebileceği, fakat gerisin geriye dışarı çıkamayacağı bir delik bulunması, ya da zaman perdesinde manyetik bir yırtık bulunması gibi görüşlerden başka, uçakların içine girince yok olduğu, ya da boyut değiştirdiği manyetik girdaplar da yer almaktadır.

Şimdi değineceğimiz görüş de, bunlardan daha garip değildir. Bazılarına göre, Üçgen içinde geçmiş uygarlıklardan kalma büyük enerji kompleksleri, eski makineler ve enerji kaynakları bulunmakta, bunlar okyanus tabanında yatmakta, bugün bile uçan bir uçak bilmeden manyetik bir girdap yaratınca, işler duruma geçmektedir. Manyetik ve elektronik arızalar bu yüzden görünmektedir. Yani uçmakta olan uçaklar bir noktada kendilerini yok olmaya götüren gücün tetiğini çekmektedirler. Bu görüş belki sıralanan görüşler arasında inanması en güç olanıdır (tabii kabul edilmiş normlarımıza göre). Fakat bölgenin kendine özgü doğal ve doğaüstü nitelikleri ve jeolojik geçmişi, sayılan görüşlerin çoğu ile ilişkili görülmektedir.

Bu yeni görüşü inceleyebilmek için biraz geriye gitmek, okyanusun ve insan uygarlığının geçmişi göz önüne almak gerekmektedir.

OKYANUSUN GEÇMİŞİNE DAYANAN BİR GÖRÜŞ

ÜNYANIN bugün kara olan birçok yerinin eskiden sularla kaplı olduğu, bugün deniz altında kalan yerlerin de çoğunun eski zamanlarda kara olduğu genellikle kanıtlanmış sayılmaktadır. Bu durum, eski çağlarda yaşayan doğa bilimcileri tarafından da bilinmekteydi. Çöllerde fosiller buldukları zaman onlar da bunu düşünmüşlerdi. Bugünkü doğa bilimcileri ise, Minnesota gibi iç bölgelerde balina iskeletleri, hatta Himalayalar üzerinde bile balık iskeletleri bulabilmektedirler. Beri yandan Sahra Çölünün de bir zamanlar deniz olduğuna dair yeterince kanıt bulunmuştur. Denizlerle karaların böyle yer değiştirmiş olması konusunda pek anlaşmazlık yoktur. Fakat bunun ne zaman olduğu, Bermuda Üçgenindeki su düzeyinin oldukça yeni jeolojik zamanlarda yükselmiş olması gerektiği için, önemlidir.

Buzul çağında okyanus sularının büyük bir kıs-

mının donmuş olduğunu ve kuzey yarı kürede bir kaç mil derinliğinde glasiyeler oluşturduğunu biliyoruz. Günümüzden 12.000 yıl kadar önce buzullar küm değişimi nedeniyle erimeye başladığında (iklim değişiminin neden başladığı hâlâ bilinmemektedir), dünya denizleri yükselmiş, kıyılan ve adaları örtmüş, vadileri boğaz, büyük adaları su altı platoları haline getirmiştir. Üçüncü buzul çağının sonunda, buzullar erimeye başladığı zaman dünyadaki okyanus düzeyinin bugünküne oranla iki yüz metre daha aşağıda olduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca, bir zamanlar kara olan topraklar bugün denizlerin iki yüz metreden daha derinlerine de gömülmüş olabilirler. Buna da arada bazı organik hareketlerin etken olması düşünülebilir. Bunlar ya aradan geçen zaman içinde, ya da su basması sırasında, kutsal kitapların deyimini kullanmak gerekirse **Tufan** sırasında olmuştur.

Dünyanın hemen bütün ırkları ve kabileleri, daha önceki bir yaşamın ateşle, tufanla, depremle, patlamayla, ya da yer kabuğunun sarsılması ve değişmesiyle yok olduğuna dair efsanelere sahiptir. Bu efsanelerin çoğunda genellikle bir tek kişi, kendi ailesi ve seçtiği hayvanlarla birlikte kurtulur ve yeni bir yaşam kurma özgürlüğünü kazanır. Tıpkı Nuh'un, türbülanslar bittikten, sular çekildikten sonra yaptığı gibi. Ama Nuh bu kurtulan kahramanlardan yalnızca biridir. Daha doğrusu bizim inandığımız Judeo-Christian(*) grubu dinlerinin kahramanıdır. Benzer felâketlerden kurtulduğu söylenen bir-

(*) Yahudi - Hristiyan.

çok başka kahramanlar da vardır. Yunan Mitolojisi'ndeki Deucalion da dünyayı kendi nesliyle doldurmuştur. Hindistan'ın tufan destanı **Mahabharata'da** da, kurtulan Baisbasbata'dır. Babillilerin tufandan kurtulan kahramanı Ut-napiştım ise, Nuh'a çok fazla benzemektedir. İran'ın Yima'sı, eski Meksika'nın Coxcox'u, daha modern bir Meksika efsanesinde Tezpi'nin serüveni de onlara benzer. Tezpi'nin elinde de dev bir gemi vardır. İçini tahılla ve hayvanlarla doldurarak kurtulur. Colombia'nın Chibcha destanında Bochica, tıpkı Yunanlı Deucalion gibi, yer kabuğunda bir delik açarak suları oraya toplar. Güney Amerika'nın 'Nuh'u olan Tamandere, büyük bir ağaç gövdesinin üzerine binecek bir dağın tepesine kadar yüzer, oraya varınca kurtulur. Dünyanın her yerinde bu tür destanlar vardır. Her birinde, kurtarılan hayvanlar o yörede yaşayan hayvanlardır. Nuh'un gemiye aldığı hayvanlar da hepsinde görülür. Amerikan destanlarında bunlara, oraya özgü olan lamalar, parsılar, tapirler, bufalolar ve buna benzer hayvanlar eklenmiştir.

Böylesine ortak bir destanda, tufan süresi bile birbirini tutmakta, kırk ile altmış gün arasında oynamaktadır. Böyle olunca, dünya çapında bir felâketin gerçekten yer **aldığı**, ırkların belleğinde çok derin ve silinmeyen bir iz bıraktığı, denizle, iklim değişikliğiyle, suların düzeyiyle ilgili olduğu düşünülebilir.

Bunun belirtileri yalnızca insanların belleğinde değil, su altındaki toprak kabuğunun zaman zaman yükselmesi, alçalması, kıvrılması gibi hareketlerde, suların binlerce kadem derinliğinde kumsal plajlar

görülmesinde, buna karşılık birçok yerde kumsal plajların yüzlerce metre yukarlarda, dağların üzerinde de bulunmasında kendini gösterir. Sözgelisi Grönland'da, Kuzey California'da, Peru'da toprakların birden yükselmesi yüzünden böyle görünümle karşılaşıldığı bellidir. Ant dağları jeolojik yönden oldukça gençtir. Bunlar yükselirken, belki Tiahuanaco gibi büyük kentleri de birlikte yükseltmiş buna karşılık Güney Amerika'daki kıyı kentlerinin bir kısmı okyanustaki Nasca çukuruna gömülmüş olabilir. Aynı felâket, buzulları eritmiş, Atlantik adalarının yaylalarını ve kıta sahanlıklarının büyük kısmını suların kaplamasına sebep olabilir.

Aynı zamanda tüm dünyada birden pek hızlı bir iklim değişiminin olduğu da söylenebilir. Sibirya'da donmuş mamutlar hâlâ bulunabiliyor. O kadar büyük bir hızla donmuşlardı ki, etleri hâlâ yenilecek burumdur. Bu durumu önce köpekler kanıtlamış, sonra Rus bilimcileri de bir deneyle açıkça ortaya sermişlerdir. Aslında

Sibirya'ya özgü canlılar olmayan bu mamutlar, gergedanlar ve diğer hayvanlar, donmakta olan suların arasında kalmış, ya da çamurlara saplanmış, çamurlar sonradan donmuştur. Donma o kadar büyük bir hızla olmuştur ki, hayvanların midesindeki sindirilmemiş besinler bile yerli yerindedir. (Bu besinler de bugün artık Sibirya'da yetişmeyen bitkilerdir.) Kuzey Sibirya, Alaska ve Kanada, bundan 10.000 ya da 11.000 yıl önce ölmüş büyük hayvanların kemikleriyle öylesine doludur ki, kurtulmak için tırmandıkları bazı ada ve tepeler yalnızca bu kemiklerin yığılmasından oluşmuş gibidir. Bölgeye özgü

olmayan hayvanların kurtulmak amacıyla koştugu ve topyekûn öldüğü benzer yerlere Kuzey Avrupa'da, Orta Asya'da ve Çin'de de rastlanmaktadır. Tüm kuzey yarıküre, aynı zamanda hızlı ve nedeni bilinmeyen bir iklim değişikliğinden geçmiş gibi görünmektedir. Fakat güney yarı kürede de hayvanların topyekûn öldüğünün benzer belirtileri vardır. Columbia Ant'larında koskoca fil mezarlıkları vardır. Aynı görünüme deniz altında da rastlanır. Sözelgeşi Georgia açıklarındaki büyük su altı fil mezarlığı gibidir. Bu hayvanların hiç biri, 12.000 yıl önce böyle kalabalık halde ölümlerinin bulunduğu bu yörelerin doğal canlıları değildir.

Eskiden kara olup da bugün sular altında kalan bölgelere örnek olarak Akdeniz'in bazı kesimleri, Afrika ile Cebelitarık bağlantısı, Sicilya-İtalya bağlantısı, Kuzey Denizinin büyük bir kısmı, İrlanda'nın, Fransa'nın, İspanya yarımadasının, Afrika'nın kıta sahanlıkları, Asor'ların, Kanarya Adalarının, Madeira adalarının çevresindeki su altı platoları, Asor-Cebelitarık su altı sıra dağları, Kuzey Atlantik su altı sıra dağları ve özellikle Bahama yöresinde daha önce kara olan binlerce mil karelik alanlar sayılabilir.

Son on-on iki bin yıldan önce, buraların okyanus düzeyinin üstünde kaldığını ortaya koyacak pek çok kanıt vardır. Rusların Asor yöresinin kuzeyinde yaptığı bir inceleme sırasında, iki bin iki yüz metre kadar derinden çıkardıkları bazı kaya parçaları, günümüzden 17.000 yıl önce, atmosfer basıncıyla şekillenmiş kayalardır. On dokuzuncu yüzyılda, transatlantik kablodaki bir kopuğu onarmak

amacıyla Asor dolaylarında çilişilirken yapılan tarama işlemi sırasında da, taşıtlı parçaları çıkmıştır. Bunlar ancak su düzeyinin üzerindeki yerlerde, atmosferik basınçlar altında oluşan lav kayalardır. Bunların da yaşı 12.000 olarak hesaplanmıştır. (Bu örneklerin çok sözü edilmesine rağmen, asıl ilgi çekeni okyanus kablusunun durup dururken neden koptuğu sorunudur.) İncelemeler sonunda bu kopmanın, okyanus tabanında ortaya çıkan 1500 metreye yakın bir yükselme nedeniyle meydana geldiği anlaşılmıştır.

1973 - 74 yıllarında Halifax Üniversitesi tarafından Asor dolaylarında uygulanan bir jeotermal enerji projesi sırasında, su yüzünden 800 metreye kadar olan derinlikte bulunan kitlelerin, su dışında oluştuğu kesinleşmiş, böylelikle Asor Adalarının çevresindeki alanın bir zamanlar sularla kaplı olmadığı anlaşılmıştır.

Diğer bir çok araştırmalar da, en çok suya gömülme olaylarının zamanını 12.000 yıl önce olarak kanıtlamaktadır. Bu tarih Üçüncü Buzul Çağı'nın sonuna rastlar. 1956 yılında Stockholm Ulusal Müzesinden Dr. R. Malaise ile P. Kolbe, Dr. Kolbe'un daha önce Atlantik sıradağları yakınlarında bir yerden, 4.000 metre derinlikten çıkardığı iskeletlerin, zamanında tatlı suyu olan bir göle gömüldüğünü, gölün çevresiyle birlikte sonradan okyanusun altına battığını ileri sürmüşlerdir. Tatlı su diatomlarının yaşı 10.000 ile 12.000 arasında saptanmıştır.

12.000 rakamı, Timaeus diyalogunda Eflatun'

un, Atlantis kıtasının batmasına ilişkin gösterdiği tarihle de garip bir biçimde birbirini tutmaktadır. Eflatun bu diyalogda «Dokuz bin yıl önce okyanusun ilerlerinde bir kıta vardı,» demektedir. Yani günümüzden 11.400 yıl önce.

Bir bakıma destanlarda belirtilen tarihler hiç bir zaman ciddiye alınamaz. Özellikle kulaktan kulağa gelen söylentilere dayanıyorsa. Bilindiği gibi Eflâton bu hikâyeyi Solon'dan dinlemiş, Solon da, Mısır'daki Sais'e yaptığı bir yolculuk sırasında duymuştur. Ne var ki, bu tarihin su altına gömülen karalarla ilgili bu kadar çok araştırma ve hesaplama hep ortaya çıkması ilginç gibi görünmektedir.

Batı Atlantığın bazı yörelerinin eskiden kara olduğuna dair kanıtlar bu kadarla da kalmamaktadır. Bir kere plaj kumu okyanusun dibinde oluşmaz. Ancak dalgaların sahile vura vura kumları ufalamasıyla oluşabilir. Oysa Asor yöresinde derinlerdeki su altı platolarının çevresinde böyle plajlara çok rastlanmaktadır. Nehirler, ancak karada akar-ken kendilerine vadiler oyarlar. Oysa Hudson nehrinin vadisi, denize kavuştuktan sonra da, yüzlerce mil boyunca devam etmektedir. Avrupa, Afrika ve Güney Amerika'da da birçok nehrin derin vadileri okyanusun altında devam edip uzamaktadır.

Kuzey Denizi'nin diplerinden Mastodon ve insan kemikleri, yanlarında tarih öncesi çağlara ait gereçlerle birlikte çıkarılmıştır. Bundan, burada belli bir uygarlık düzeyine ulaşıldığı, M.ö. 11.000 dolaylarına özgü bir uygarlığa varıldığı anlaşılmaktadır. Fakat buzulların erimesiyle kültürlerin ve uy-

garlıkların boğulması olayının en dikkate değer tarihleri, su altı binaları, duvarları, yollar ve kaldırımlarıdır. Bunlar Avrupa'nın ve Güney Amerika'nın doğu kıyılarının açığında, ve Kuzey Amerika'nın da güneybatı sahilinin açıklarında, gittikçe artan sayıda karşılaşılan bulgularıdır. Yucatan kıyılarından su altından Honduras'a giden taş yollar bile bulunmuştur. Buralardan, bilinmeyen, belki daha uzaklarda bulunup, battığı için bugün izini bulamadığımız başka kentlere doğru yollar ayrılmaktadır. Venezuella'da Orinoco nehrinin denize döküldüğü yerde, okyanusun içine doğru gidip görünmez olan bir su duvarının örneği ortadadır. Bu başlangıçta doğal bir oluşum sanılıyordu. Fakat daha sonra düz çizgileri ve birleşimi, bu inancı değiştirdi.

Ele geçen kanıtlar, Karaip denizindeki kıta sahanlıklarının da bir zamanlar kara olduğunu, bugünkü adaların ve Antil kayalarının, o zamanki kara parçası üzerindeki dağlar ve doruklar olduğunu ortaya koymuş sayılabilir. 1969'da Duke Üniversitesinin bir araştırma gezisinde Karaip'lerde deniz dibi incelenmiş ve tarama işlemleri yapılmıştır. Bu arada özellikle Aves kayası üzerinde, yani Venezuella ile Virgin Adaları arasındaki okyanus çukurunun batısına rastlayan kayalar üzerinde çalışılmıştır. Bu çalışmalar sırasında elli kere su yüzüne granitik (asit yüklü) kayalar çıkarılmıştır. Genellikle bu kayalar yalnız karalar üzerinde bulunur. Seçkin bir oşanograf olan Dr. Bruce Heezen bu konuya değinerek, «Jeologlar genellikle hafif granitik, ya da asitli kayaların yalnızca kıtalar üzerinde bulunduğu, su altındaki kısımlarda daha ağır, koyu

renkli, bazalt kayaları bulunduğu inanılır,» demektir. «Demek bu yörede hafif granit kayaların bulunması, eskiden Karaip'lerin doğusunda bir kıta bulunduğu ve sonradan battığı yolundaki eski teoriyi destekler görünmektedir.»

Fakat su altı bulgularının en ilginçleri, Bahama su altı platosu üzerinde, yani Bermuda Üçgeni olaylarının en yoğun biçimde yer aldığı alanda ortaya çıkmaktadır. Bir çoğu da, birkaç kulak derinliğindeki sığ sularda bulunmuştur. Batık kireçtaşı forasyonlarının 12.000 yıl önce su düzeyinin üzerinde bulunduğu yolunda inançlar yaygındır. Bu geniş alanda körfezler, kıta içine su yolları bulunmaktadır. Bunlar bugün, deniz derinliklerini gösteren haritalarda görülebilmektedir. Alan su altına gömülmeden önce bir ada veya büyük adalar topluluğu oluşturmaktaydı ve eğer bugün bulduğumuz kalıntılara bakarsak, oldukça ileri bir kültür düzeyine erişmiş bir halkı da barındırmaktaydı.

1968'den bugüne kadar, bölgede, özellikle Bimini yakınlarında pek çok bulgular ele geçmiştir. Bunlar arasında masif taş yapısı, iri taşlı yollar, platformlar, liman tesisleri ve yıkılmış duvarlar görülmüştür. Bunlar İnka öncesi Peru kalıntılarına, Stonehenge sütunlarına, Minos çağındaki Cyclop duvarlarına çok benzemektedir. Taşların yaşı pek kesinlikle bilinmemekte, fakat taşları saran fosil köklerde karbon tarihleri yine 12.000 rakamını göstermektedir.

Bulunan kalıntıların en ünlülerinden biri, 1968 yılında Dr. J. Manşon Valentine'le araştırmaya gi-

rişen Jacques Mayol, Harold Climo ve Robert Angrove adlı dalgıçların bulduğu «Bimini kaldırımı,» ya da «Bimini Duvarı»dır. Burası ilkönce, çok durgun bir havada tekneyle su üzerinde seyrederken, sular çok berrak olduğu için görülmüştür. Dr. Valentine burayı şu sözlerle tarif etmiştir: «Dikdörtgen ve çokgen taşlarla yapılmış, geniş bir düzlem. Taşların gerek yüz büyüklüğü, gerekse kalınlığı değişik. Uzun süreden beri su altında kalmaktan, büyük olanların köşeleri iyice yuvarlanmış, taşlara kubbeli bir görünüş vermiş. Yan yana dizili dev etmek somunları, ya da yastıklar gibi. Bir kısmı tam dikdörtgen, bir kısmı da kareye çok yakın. (İnsan doğada dümdüz çizgilerin hiç bir zaman bulunmadığını düşünmeden edemiyor). En büyüklerin boyu üç metre ile beş metre arasında. Bunlar iki yanda, birbirine paralel çizgiler oluşturacak biçimde sıralanmış. Orta kısma küçük taşlar, mozaik gibi döşenmiş. Yanlardaki iri taşlı yollardan uzun olanı, iki şerit halinde, aralarında düşey dikilmiş taşlar var. Bu büyük yolun güneydoğu ucu, Batı Avrupa'daki dolmen'leri hatırlatan çok güzel kıvrımlı bir taşla bitiyor. İri taşlardan oluşan bütün yollar hemen hemen aynı genişlikte ve hepsi de kıvrımlı.taşlarla bitiyorlar...»

«Havadan bakıldığı zaman, koyu renk suların altına saklanmış bu jeoloji ve arkeoloji harikasının koca taşları, ancak belli belirsiz görülebiliyor.»

Bimini'deki ilk su altı keşifleri jeologların ve arkeologların katı saldırılarına ve eleştirilerine uğramıştı. Eleştirenlerin büyük çoğunluğu, bölgeyi hiç bir zaman ziyaret etmemiş kişilerdi. Fakat sor, zaman-

larda, bulunan bu dev yapının kıvrıla kıvrıla uzadığı ve okyanusun diğer yörelerinde de görüldüğü yolundaki düşünceler yaygınlaşmaktadır. Bu düzlem sanki bir zamanlar Bimini'yi çevreler ve oradan başka yörelere uzanır gibidir. Yapılındaki amacı ancak tahmin edebiliriz. Burayı keşfedenin kişisel duyguları şu yöndedir: «... Bu taşların bir duvar, yol, ya da eski bir limanın artıkları olduğu yolundaki görüşlerin her biri doğru olabilir. Çünkü bugün için, bu taşların altında neyin yattığı bilinmemektedir. Fakat bu yöreden biraz daha derin sularda yapılan araştırmalardan, daha şimdiden bir tanesi, buralarda çok katlı yapıların bulunduğu kanıtlanmış bulunuyor. Benim kendi inancıma göre bütün bu binalar kompleksi, eskiçağ insanının, doğanın kendisine verdiği ve değerler yaratmaya uygun kıldığı malzemeyi kullanmayı bildiğinin ve kendine bir tür tören merkezi gibi bir yer yapmayı başardığının belirtisidir. Bu konuya değinmişken Glastonbury Circle gibi, Peru'daki Nasca Çölü gibi yerlerdeki, boyu miller tutan hayvan şekillerinin, büyüklükleri nedeniyle yalnızca havadan tanımlanabilen desenlerin, bugünkü modern teknolojiğimizle hiç bir ilgisi olmayacağını, çünkü bunların yapılış amaçlarının hiç bilinemediğini belirtmek isterim...» 1968'den bu yana bölgede yapılan uçuşlarda, gerek Bahama kıta sahanlığında, gerekse Küba, Haiti ve Santo Domingo dolaylarında, daha başka insan yapısı formasyonlara da rastlanmıştır. Bunlardan bazıları piramit veya büyük kubbeler biçimindedir. Bimini yakınlarına rastlayan böyle bir kubbenin boyutları elliye altmış metredir. Bu yapı

belki tepesi zamanla yuvarlanmış bir piramit de olabilir. Daha başka yerlerde, başka ve daha büyük piramitlerin ya da tapınakların platformları da bulunmuştur. Küba sularında, henüz inilip araştırılmayı bekleyen koskoca bir kalıntılar **kompleksinin** varlığı da rapor edilmiştir. Bu arada kuşkusuz Küba'lılar oraya inmiş ve kimseye haber vermeden alanı kendileri araştırmış olabilirler. (Castro kendisi de hevesli bir skuba dalgıçıdır.)

Bob Brush ve Trig Adams adında iki pilot, 1968 yılında Andros adası yakınlarında uçarken, Andros sahanlığı üzerinde düzenli parçalara ayrılmış gibi gözüken dikdörtgen bir düzlemin resmini çekmişlerdi. Daha sonra dalgıçlar buranın taş **bir** duvar olduğunu öğrenmemizi sağladılar. Fakat buralarda kimlerin yaşadığı, duvarı kimlerin yaptığı bilinmediği gibi, daha sonra gelen İspanyol fatihlerin de bu bölgede böyle yapılar diktiği, özellikle bu işi suyun altında yaptığı yolunda hiç bir şey bilinmemektedir.

Cay Lobos'da, bir su altı tepesinin yanı sıra ilerleyen yol, ya da kaldırımın resmi de çekilmiş bulunmaktadır. Hem tepe, hem de bu yapı su üzerindeyken, böyle bir yolun tepenin çevresinde inşa edilmiş olacağı düşünülebilir. Belki kuzey Puerto Rico'da Fransız Deniz Yüzbaşı Georges Houot ve Teğmen Gerard de Froberville tarafından bulunan, su altındaki merdiven basamakları da, bir kayanın üzerinden 12.000 yıl önceki su düzeyine inebilmek için yapılmış basamaklardır.

Yucatan (Meksika) sahilinde, suyun içinde, de-

nizin açıklarına doğru dağılan bir sürü yolların bulunduğu, havadan görülebilmektedir. Bu yollar denizin derinliklerinde bulunması gerekli, bilinmeyen yerlere varabilmek amacıyla yapılmışa benzemektedir. Yolların kara üzerinde uzanan devamları, bugün üzerini kaplayan ormanlar yüzünden görülememekle beraber, denizdeki uzantıları, ara sıra fır tınalar kumlari süpürdüğüçe, açıkça fark edilmektedir.

1967 yılında, Florida, Georgia ve South Carolina sahillerinde dolaşan ve derin sulara dalan **Aluminaut** denizaltısı, bir zamanlar su üstünde olduğu kesin olan çok büyük bir kaldırım, ya da meydana buldu. Yolun tabanı manganez oksit'ten yapılmış gibiydi. Aluminaut'a özel tekerlekler takıldığı zaman, yer yer 1000 metre derine inen bu düzgün satih üzerinde, modern bir yolda ilerleyen bir otomobil rahatlığıyla yürüdü. Düzgün satih genişliğinin çok fazla olması, insan yapısı olma ihtimalini biraz gölgelemektedir. Dr. Bruce Heezen'in Bahama yöresindeki dalışları sırasında bulduğu «döşenmiş gibi görünen» okyanus tabanı için de aynı durum söz konusudur.

Bermuda bulguları arasında insan yapısı olduğu kesin olanların bir kısmı kolayca görülebilecek durumda olmasına rağmen, bazıları yalnız denizin altında olmakla kalmayıp, deniz tabanının da altında bulunduğu için görülememektedir. Taş yapılar ve temeller, depremler veya seller sonucu olarak yılların biriktirdiği toprağın altına gömüldüğü zaman, üzerlerinde yetişen ot ve bitkilerin karakterin-

de değişiklik yaparlar. Bu durum, geçmişte de, gerek karada, gerekse deniz altında bazı buluşlara yol açmıştır. İngiltere'deki Roma yerleşme yerleri ve yolları da, bugün Irak topraklarında bulunan eski Babil ve Asur kanal sistemleriyle kent surları da, hep üzerlerindeki bitki örtüsünün gösterdiği karakteristikler sayesinde bulunmuş ve restore edilmiştir. Altında duvarlar, temeller gömülü olan topraklarda, doğru çizgiler halinde renk ayırımları görülebilmektedir. İtalya'da eski bir Etrüsk liman kenti olan Spina, o derece tümüyle kaybolmuştu ki, yerden bakılınca fark edilmeyen toprak karakteristikleri uçaktan görülüp de gerekli kazılara başlanıncaya kadar, buranın bir efsane kenti olduğuna inanılmaya başlanmıştı.

Eski eserlerin havadan izlenerek bulunması yöntemine Bahamalarda büyük yer verilmiş ve kıta sahanlığı çok sığ olduğu için de, bu yöntem oldukça başarılı olmuştur. Bahama su altı yükseltisinin bir çok yerinde, büyük kare, dikdörtgen, haç, paralel çizgiler biçiminde yapıların varlığı görülmektedir. Bunların yol olma ihtimali çok kuvvetlidir. Bazen dik aç meydana getirerek dönmekte, daireler, üçgenler, altıgenler ve başka geometrik şekiller oluşturmaktadırlar. Hepsisi de üzerlerinde bulunan (ya da bulunmayan) yosunlarla belirlenmektedir. Dalgıçların yaptığı incelemelere göre, taş yapılar deniz dibi kumunun bir iki metre altından başlamaktadır.

Bütün bu çalışmaları görünce, insan acaba bunlar neden daha önce fark edilmedi, diye bir soru sormak istiyor. Bunun en açık cevabı, Bahama yük-

seltisinde batık bir uygarlığı aramanın, hiç kimse-
nin aklına gelmemesi olmalıdır. Hele Akdeniz böl-
gesinde bunca tarih kalıntısı, keşfedilmeyi bekler-
ken! Bahama bölgesindeki dalma ve arama işlemleri
genellikle İspanyol hazine kalyonlarını arama
amacına yönelikti. Bunları bulmanın, unutulmuş ve
tanımlanması güç esk> bir uygarlığın izlerini bul-
maktan çok daha kârlı sonuçlar getireceği de açıktı.
Bugün elde bulunan bunca veriye rağmen, araş-
tırmacılar bulgularını kamuoyunun dikkatine sunmak
için ne kadar çabalıyorlarsa, bilimsel çevreler de
bu kanıtları çürütmek için o kadar uğraşıyorlar di-
yebiliriz. Bazı yetenekli araştırmacıların da, diğer ar-
keolog ve oseanografların düşmanca eleştirilerinden
korkarak bu yöreden uzak durduğu görülüyor.
İlgi azlığının bir nedeni de, burada ortaya çıkacak
bulguların, gel-git olayları ve fırtınalar sonucu he-
men tekrar örtülüp kaybolacağı korkusudur. Fa-
kat bir şans eseri olarak 1968 yılında, Bahama yük-
seltisinin tabanında büyük bir yükselme kaydedil-
miş ve daha önceki fotoğraflarda görülemeyen bir
sürlü yeni formasyonların izi de ortaya çıkmıştır.
Kuzey Cat ile Güney Cat arasındaki, ok biçiminde,
otuz metre uzunluğundaki taş yapı, Bimini'deki ve
Güney Caicos'daki başka yapılar, bunlara örnektir.
Daha önce bulunmuş olan yapıların bir kısmı da,
yükseliyor, ya da üzerindeki çökeltilerden arınıyor
gibi görünmekte, insan yapısı eserlerin teşhisine
daha çok imkân vermektedirler. Deniz altında
kaybolmuş uygarlıklar konusunda kuşkuca değilse
bile, hiç değilse tarafsız yetkili bir oseanograf ve
dalğış olan James Thorne, son zamanlarda

Bimini duvarını tutan sütunları muayene etmiştir.
Buranın doğa yapısı olduğu konusunda, diğer yet-
kili oseanograflar hemen hemen kararlı gibidirler.
Başka bir grup dalğış da, batık bir İspanyol ge-
misinin çıpasını bulduklarında, bu çıpanın belki bin-
lerce yıl önce batmış olabilecek mozaik bir taban
üzerinde yatmakta olduğunu fark etmişlerdir.

Atlantik'te olsun, başka yerlerde olsun, ne za-
man batık bir uygarlığın izleri olarak yorumlana-
bilecek bulgularla karşılaşlsa, basın derhal dergi
yazılarıyla olsun, kitaplarla olsun, burayı kayıp At-
lantis'e bağlama çabalarına girişir. İnsanoğlunun
hayal gücünü ta eski çağdan beri etkileyen At-
lantis, Eflatun'un **Timaeus** ve **Critias** diyaloglarında
ayrıntılı biçimde tarif edilmiştir. Atlantis, bu yazı-
lara göre, insanoğlunun altın çağını yaşadığı ülke-
dir. Büyük ve güçlü bir dünya imparatorluğudur. Yeri
Atlantik okyanusundadır. «... şiddetli depremler
ve seller... bir gün ve bir gecelik çığırın yağmur-
lar sonucu... denizin altına batmış... o bölgelerin
denizi bu yüzden geçilmez ve girilmez bir deniz
olmuştur...»

Eflatun, yazılarında Atlantis'i okyanusun baş-
ka bir yöresinde tarif etmiştir ama, son bulgular
sonucu kamuoyunun kayıp kıtayı Bahama su altı
kalıntılarına yerleştirmesi bir bakıma doğaldır. Eski
çağın en tanınmış Atlantis yorumcusu olarak bil-
diğimiz Eflatun'a göre, kayıp kıta Herkül sütunla-
rının tam karşısında (Cebelitank'in), Atlantik Okya-
nusunda bulunmaktaydı. Fakat Eflatun'un satırlarını
daha büyük bir dikkatle okuduğumuz zaman, At-

lanta İmparatorluğunu tek bir ada değil, büyük bir adalar topluluğu olarak tanımladığını görüyoruz. Bu adalar üzerine kurulu imparatorluk, okyanusun her iki yakasındaki kavimlerin yöneticisi olarak tanınıyor. Eflatun şöyle diyor:

... O günlerde (ortalama 11.500 yıl önce) gemiler Atlantik'ten geçebiliyordu. Herkül'ün sütunları dediğimiz boğazın önünde bir ada vardı. Bu adanın büyüklüğü Libya'nın ve Asya'nın toplamı kadardı. Bu ve öteki adaların birinden ötekine geçerek, asıl okyanusun kıyısını teşkil eden karşı kıtaya ulaşabiliyordunuz. Herkül'ün sütunlarının bu yanında kalan deniz (Akdeniz) yalnızca bir körfezdır. Girişi de dar bir boğazdır. Oysa öbür deniz, gerçek bir okyanustur. Ona kıyı teşkil eden kara parçası, gerçek anlamda bir kıta sayılmalıdır.

Burada Eflatun'un Libya sözüyle Afrika'yı kastettiği açıktır. Afrika ve Asya kıtalarını adlarıyla belirtan yazar, Atlantik'in öte yanındaki başka bir kıtadan, bir zamanlar Atlanta imparatorluğunun yönetiminde olan yeni bir kıtadan söz etmektedir.

Bimini'deki ve Bahama'ların öteki yörelerindeki su altı yapıları, sık sık buralarda deniz yolculukları yapan kavimlerin; Fenikelilerin, Kartacalıların, Minosluların, Mayaların ve Mısırlıların eserleri olarak yorumlanmıştı. Şimdi bu kalıntıların yaşı ortaya çıkınca da, Atlantislilere mal edildi. Kesinlikle belli olan bir şey varsa, o da kayıtlı tarihimiz içinde hiç bir ırkın bunları kurmadığı, hele denizin altında yapmasına özellikle imkân olmadığıdır.

Eflatun'un 'gerçek okyanus'un karşı kıyısında bir kıta bulunduğundan söz etmesi, eskiçağ ırklarının Kuzey Amerika'nın varlığından haberdar olduklarını ve Kolomb'u esinlendiren etkenlerden birinin de bu olasılığın içinde bulunduğunu ortaya koymaktadır. Belirtildiğine göre Kolomb'un yolculuğu sırasında, yanında Atlantis'i ve daha ilerideki karaları gösteren bir harita vardı. Okyanusun batı kısımlarında da Atlamlıların bulunduğu, Eflatun'un kendi sözlerinden de, anlaşılmaktadır. Bu batı kesimler, Büyük Bahama adalarını, çevrelerindeki sahanlıklar suya gömülmeden önceki haliyle kapsamakta, Okyanus Dili'ni ve Florida Boğazını birer körfez görünümüne getirmektedir. Esasen o dönemde Florida yarımadasının denize daha fazla sokulmuş olacağı da bir gerçektir. Florida - Keys'den on dört mil açıktaki çevresindeki deniz tabanından 170 metre daha derin, 350 metreye varan çukurlar bulunmaktadır. Amerikan Sahil ve Jeodetik Araştırma raporlarına göre bunların önceden tatlı su gölü olup, sonradan deniz yükselip topraklar su altına gömüldüğü zaman üstlerinin tuzlu suyla kaplandığı ortaya çıkmaktadır.

Batı Atlantik yöresi derinlik şemalarına baktığımız zaman, suların bugünkü düzeyinden 200-250 metre daha aşağıda bulunduğu zamanlarda, bugünkü küçük adaların yerinde çok büyük adaların bulunması gerekeceği bellidir. Su yükselmesi olayının ise 11.000 ile 12.000 yıl önce yer almış olması, dolayısıyla Eflatun'un Solon'dan, onun da Sais'e yaptığı gezide Mısırlı papazların kayıtlarından öğrendiği tarihlerle birbirini tutması gerçekten il-

ginçtir. Bu Mısır kayıtlarının, en eski Yunan kayıtlarından bile binlerce yıl önce tutulduğu bilinmektedir.

Yıllar boyunca Atlantis, okyanusun her yöresine yerleştirilmiş, hatta zaman zaman insanlar bu destan konusu eski uygarlığı dünyanın başka yörelerinde de kabul etmişlerdir. Atlantis'in yeri olarak Atlantik okyanusunun altı, Ege Denizi, Hazar Denizi, Kuzey Denizi, Batı Afrika, İspanya, Tunus, Almanya, İsveç, Sahra Çölü, Arabistan, Meksika, Yucatan Venezuela, Asor'lar, Kanarya ve Madeira adaları, Brezilya, İrlanda, Seylan ve Hint okyanusunun tabanı bile sayılabilir. Yorumlar genellikle araştırmacıların hangi ulustan olduğuna göre değişmektedir.

Bütün bu yerler arasında Bermuda Üçgeninin batı kesiminin özel bir genel ilgi kazanması, 1968'den sonra olmuştur. Bölgedeki bulgular, çok olağanüstü etkenlerin yardımıyla, bu sırada ortaya çıkmıştır. Bunlar «uyuyan peygamber» adıyla tanınan Edgar Cayce'in hayattayken ileri sürdüğü kehanetlerle de ilgilidir. 1945'de Virginia'da ölen Cayce'in trans haline geçerek, kendisine sorulan sorulara cevap vermesi, yıllar boyunca binlerce kişiyi etkilemiştir. Cayce ömrü boyunca sekiz bini aşkın kişiye bu yolla öğüt ve önerilerde bulunmuş bir kimsedir. Başlangıçta yalnızca sağlık sorunlarıyla ilgili öğütler verirken, sonradan başka konulara da geçmiştir. Şaşkınlık doğuran iyileştirme mucizeleri ve telepatik gücü, burada açıklanması gereken konular değildir. Fakat tarihin en dikkate değer arkeolojik kehanetlerini, özellikle Atlantic ve Bimini

ile ilgili olanları nasıl ileri sürdüğüne değinmek gerekir.

1923 ve 1944 yılları arasında Cayce, Atlantis'le ve binlerce yıl önce orada yaşamış olduğuna inandığı insanlarla ilgili olarak yüzlerce seans yapmıştır. Trans haline geçmediği zamanlarda Cayce, Atlantis konusuylla ilgilenmezdi. Belki de bu konunun farkında bile değildi. Atlantis'in bu kadar çok seansta ortaya çıkmasına kendisi de şaşardı. Fakat 1940 yılının Haziran ayında, daha önce bu ülkenin Bimini dolaylarında bulunduğu dair söylemiş olduğu sözlere ek olarak, birdenbire şunları eklediği görüldü:

«Poseidia bölgesi, Atlantis'in yeniden seçilecek ilk parçaları arasında olacaktır. 1968-1969 yıllarında... pek de uzak değil.»

Bu garip arkeolojik kehanet, ileri sürülen programa pek uygun olarak, 1968 yılında Bahama yükseltisinin fark edilmesiyle, kalıntıların gel-git olaylarının etkisiyle gözle görülebilecek duruma geçmesiyle gerçekleşmiş oldu. Deniz tabanı bölgenin bazı kesimlerinde iyice yükselmiş bulunuyordu. Ne var ki, insan bu bulguların kehanete uygun olarak kendiliğinden mi ortaya çıktığını, yoksa Cayce'i okuyanlar o sıra buraları özellikle arayıp taradıkları için mi fark edildiğini merak etmeye başlıyor. Gerçekten de ilk su altı formasyonlarını gören pilotlar, Cayce'in kehanetlerini okumuş, iliyile izlemiş kişilerdi.

1968 yılında ve bunu izleyen yıllarda bu kalıntıların bulunmasıyla yirmi sekiz yıl önce ileri sür-

rülmüş bir kehanet gerçekleşince, insanlar çok do-
ğal olarak Cayce'in başka kehanetleriyle de ilgilen-
meye başladı. Eğer Cayce'in kehanetleri ve zama-
nımıza eski çağlardan miras kalan çok sayıda des-
tan gerçekten olmuş olaylardan hatırdâ kalanlara
dayanıyorsa, bu takdirde zamanımızdan çok önce
yaşamış bulunan ve bilimsel yönden çok ileri dü-
zeylere varmış olduğu varsayılan bir uygarlıktan
kalan bazı güçlerin, gömüldükleri yerlerde hâlâ ak-
tif hâle geçebileceği, yani Bermuda Üçgeni içinde-
ki elektronik, manyetik ve gravitasyonel aberasyon-
ların bize çok eskiden yaşamış, izi bile kalmamış
bir uygarlıktan kalan kötü bir miras olduğu düşü-
nülebilir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

TARİH ÖNCESİNİN SÜRPRİZLERİ

BERMUDA ÜÇGENİNİN esrarını araştıranlardan bir kısmı; yabancı zeki bireylerin, dünyamızdaki nükleer gücün gelişmesiyle ilgilendiklerini, gerek bu gezegende, gerekse başka gezegenlerde daha önce görülmüş olabileceği gibi, bu gücün gelişmiş uygarlığı tehdit edecek düzeye gelip gelmediğini anlamak istediklerini ileri sürmektedirler. Gezegenimizde mantık yeteneğine sahip bulunan, zekâ potansiyeli bugünküyle karşılaştırılabilecek düzeyde olan insanların ortaya çıkması, günümüzden 40.000, 50.000 yıl öncesine, hatta daha eski tarihlere gitmektedir. Demek bir uygarlığa, bilimsel ilerleme yoluyla kendi kendini mahvedebilecek düzeye varabilmesi için ortalama 10.000 yıl tanırsak, bizim uygarlığımızdan önce de dünyada bir, ya da daha çok uygarlığın gelmiş geçmiş olması için yetecek zaman payı vardır. Belki teknik yönden ilerlemiş her uygarlık er geç, rastlantı ese-

ri ya da bir planlama sonucu olarak, atom gücünü keşfedecek (bizim için 10.000 yıl sürdü) ve keşfedince de, ya bu büyük gücü kontrol altında tutabilmek, ya da uygarlığın mahvolmasını göze almak gibi bir ikileme karşı karşıya gelecekti. Eğer böyle bir dünya uygarlığı gerçekten vardı da, kendi mahvını kendi yaratarak yok olduysa, bunun anıları elbet destanlarda bulunacak, ya da bilinmeyen bir çağa yorumlanan anakronistik kalıntılarla, anlaşılmayan dev harabelerle kendini belli edecektir.

Edgar Cayce uyguladığı seanslarda Atlantis'e değinirken sık sık nükleer güç kaynaklarına, laser ve maser'lere benzeyen konulara atıf yapmıştır. Anlattığı enerji kaynakları bizim bugün kullandıklarımıza çok benzemektedir. Nasıl kullanıldıklarını ve kötü kullanılmalarının ne büyük bir tehlike olduğunu anlattığı sırada kullandığı sözler, günümüzde gazete başyazılarında sık sık rastladığımız standart sözlerin hemen aynısıdır... Fakat Cayce bütün bunları otuz beş yıl önce nereden bilebilmiştir?

Bu enerji kaynaklarını Cayce oldukça ayrıntılı bir biçimde tanımlamaktadır. Büyük jeneratörler vardır. Bunlar havada ve su altında yürüyen taşıtların ilerlemesini sağlarlar. Işık, ısı ve haberleşmenin sağlanmasında kullanılırlar. Bir tür radyo, televizyon ve uzun mesafeden fotoğraf çeken aletin çalışmasını sağlarlar. Ayrıca canlı dokuların tamir edilmesini, gençleştirilmesini sağlayan bir güçleri de vardır. Bu yöntem beyin dokusunda da kullanılabilir. Bu olanaktan yararlanarak, insanlar tüm sosyal sınıfların kontrolünü güdüm altında tutabilirler.

Fakat geliştirdikleri doğal güçlerin yanlış kullanılması sonucu, bir de iç ve dış mücadelenin yarattığı baskı sonucu, Atlanta'lılar sonunda kontrol edilemeyecek kadar büyük olan bu güçleri serbest bırakarak kendi kendilerini yok ederler.

Cayce'in bu sözleri, birçok eskiçağ kavimlerinin destanlarında anlatılanlara benzemektedir. Bir de bu kavramları Cayce'in kendi ağzından dinleyelim:

«... İnsanoglu yok edici güçlen bulup ortaya çıkardı... Bu güçler doğal gaz kaynaklarıyla, doğa içinde serbest bulunan güçlerle birleşince, yavaş yavaş soğumakta olan dünyanın derinliklerinden doğru, görülmemiş bir patlama yer aldı ve bugün Sargasso Denizi dediğimiz yere yakın olan bölge, okyanusun altına ilk batan bölge oldu...»

Tarihöncesi çağlarından söz ederken, Cayce'in laser ve maser'lerin kullanılmasına çok belirgin bir biçimde değindiği açıktır. Oysa bunların varlığı ilk olarak 1942'de keşfedilmiştir. Yani Cayce'in konuştuğu zamandan birkaç yıl sonra ortaya çıkmıştır. Cayce dev kristal enerji kaynağını şöyle tanımlamaktadır:

«... içindeki tısk sonsuzlukla fanilik arasında haberleşmeyi sağlıyordu. Yani dışardaki güçlerle haberleşmeyi sağlayabilme yeteneğindedi. Daha sonra bundan enerji yayan bir kaynak yapıldı. Bu merkezden, yolculuk yapan taşıtların yolunu ve başka geçiş ve değişimleri yönetmeye başladılar.

... Enerji kaynağı yine bir kristale benziyordu, ama ilk zaman kullandıklarından çok başkaydı. İkisini karıştırmamak gerekir. Aralarında bir çok kuşak geçmişti. O zamanlarda da insanlar uçaklarla havada, gemilerle su yüzünde veya denizaltılarla suyun altında yolculuk yapıyorlardı. Fakat bütün bu yolculuklar enerji merkezinden yönetiliyor, "Tuaoi" taşıyla ve onun ışınlı ile düzenleniyordu...»

Başka bir seansında Cayce, **Posedia** adını verdiği yöreden, yani o sıra su yüzünde bulunan Bahamalar bölgesinden söz ederken şöyle diyordu:

«... doğanın motive edici güçlerinin böyle ışınları, şekilleri, faaliyetleri bir merkezde toplanan kristaller içinde biriktirilmesiyle, gemileri yalnız deniz üstünde değil, havada da yönetmeye başladılar. Ayrıca insan vücudunun ve sesinin bir yerden bir yere ulaştırılmasını, bunların kaydedilmesini sağladılar. Kısa zamanda bu çalışmalar çok pratik hale geldi. Bugün televizyon dediğimiz aygıtı yapmada gerekli titreşimleri yarattılar. (Burada bugün denen tarih, 1935 yılıdır!)

1932 yılında Cayce ağır maddelerin taşınabilmesiyle ilgili olarak şunları söylemişti:

«... Son zamanlarda yeniden keşfedilen gazların, elektrik ve aeriatic formasyonların kullanılmasıyla, atom gücünü parçalamış, bu yolla yarattıkları korkunç kuvvetten; taşıma, yolculuk, ağır yükleri kaldırma, ya da doğanın kendi güçlerini değiştirme yolunda yararlanmışlardır.»

Tarihöncesi çağlarının ilkel diye tanımladığımız insanların çok büyük taşları garip yerlere koymuş olmaları, daha sonra gelen ırkların bu taşlar üzerine kendi yapılarını kurmaları, her zaman için bir arkeoloji bilmececi olagelmıştır. Bunun nedeni, bilinmeyen geçmiş ırkların bıraktığı bu taşların, daha sonra gelen ırkların taşıyabileceğinden çok daha büyük ve ağır olması ve bu garip yerlere nasıl geldiklerinin bir türlü açıklanmamasıdır. Bunlara örnek olarak Peru'da, Ollantaytambo ve Ollantayparubo'daki 200 tonluk porfir bloklarının, dağlar ve yarlar aşmak suretiyle çok uzaklara taşınıp, 500 metre yüksekliğindeki başka dorukların tepesine konmuş olması gösterilebilir. Sacsahuaman'ın dev blokları öylesine büyük, birbirine geçirilişi öylesine karışıktır ki, Inka'lar bunları yapının tanrıları olduğuna inanmakta haklıdır. Boliviya'nın Tiahuanaco kenti kalıntılarında gördüğümüz 100 tonluk temel taşlarının üzerine kim bilir hangi dev yapılar dikilmişti. Oysa Tiahuanaco'nun deniz yüzeyinden yüksekliği ikibuçuk mildi. Daha başka örnekler de vardır. İngiltere'de Stonehenge gözlemevindeki büyük taşlar, Bimini su altı duvarındaki masif bloklar, Brö-tanya'da tarihöncesinden kalma temelin ayakta duran taşları ve bunlar arasında 340 ton çeken ve yüksekliği yirmi iki metreyi bulan bir taşın da bulunması, Suriye'de, Baalbek'deki Jüpiter tapınağının büyük temel taşları (tapınak yapılmadan çok önce, bu temel taşları burada hazırı. Aralarında 200 ton geleni vardır.) da sayılabilir. Bu yapıların hepsi, açıklaması güç olaylardır. Özellikle bunları yapmış olan ırkların mühendislik bilgileri hakkında bu-

gün varmış bulunduğumuz değer yargıları ele alınır! Bu yüzden, bunları üstün uygarlık düzeyine varmış bir ırkın yaptığı ileri sürülmektedir. Kalıntıların pek çoğunun birbirine benzer yapı özellikleri taşıması da bu görüşü desteklemektedir.

Cayce, Bimini'den söz ederken, bu bölgenin Atlantis'e özgü enerji gücü merkezlerini barındıran birkaç yerden biri olduğunu söylemiştir. «...Atlantis ve Poseidia'nın batmış olduğu yerde, yılların biriktirdiği örtünün altından çıkarılabilecek tapınakların yakınında, bugün Bimini diye tanınan, Florida açıklarındaki yörede.»

Bu enerji kaynaklarına (yoksa nükleer tesis mi demek gerekir?) ilişkin ayrıntıları, Cayce 1935'de anlatmıştır. Cayce'in oğlu Edgar Evans Cayce (mühendis ve yazar) sonradan babasının bu seanslarında alınan notları kitap halinde yayınlamış (1968-Warner Library, Kitabın adı: **Edgar Cayce on Atlantis**), bu kitapta Cayce'in tarihöncesine ilişkin anlattığı bazı bilgilerin, günümüzde hâlâ keşfedilmemiş olduğuna, ya da o söyledikten sonra keşfedilmiş olduğuna dikkati çekmiştir. Kitapta, «Günümüzün bilimci olarak eğitilmemiş kültürlü bir insanı, bu uygarlık belirtilerini bundan daha açıkça tanımlayamazdı,» denmektedir. Cayce'in 1933 yılındaki bir seansta söylediği sözler, ilk kristal kompleksinin bulunduğu merkez binayı şöyle tanımlamaktadır:

«... Binanın tabanı bugün «iletken olmayan» dediğimiz, asbest benzeri bir taşla kaplıdır. Aralarına, günümüzde İngiltere'de yapılanlar gi-

bi, iletken olmayan başka maddeler de döşenmişti. Bu maddelerin adlarını bu işlerle uğraşan kimseler çok iyi bilmektedir.

...Bu tabanın üzerine oturtulan bina, oval biçimdeydi. Kubbesinde bir kapak, geriye doğru kaydırılarak açılıyor, buradan yıldızların hareketini izlemek, ateş halinde olan cisimlerin yaydığı enerjiyi toplamak, dünya atmosferi içinde bulunan ve bulunmayan elemanları elde etmek mümkün oluyordu.

...Bugün prizma ya da cam diye adlandırdığımız maddeler yoluyla yapılan toplama işlemi öyle yapılıyordu ki, sonunda biriken enerji endüksiyon yöntemleriyle, tıpkı bugün yapılabileceği gibi, taşların işleminde ve yönetilmesinde kullanılabiliyordu. Bugün bizim «remote kontrol» dediğimiz yöntem gibi radyo titreşimleri yoluyla, bu taşların yaydığı güç, taşların kendi yapısında bulunan güçleri harekete geçiriyordu.

...Bina öyle bir biçimde yapılmıştı ki, kubbedeki kapak açıldığı zaman, enerjinin taşlara ulaştırılması için arada hiç bir engel kalmıyor, ya da çok az bir engel kalıyordu. Bu ya görüntü radyosu yoluyla, ya da su altı, veya başka ortamlar altı elemanlar aracılığıyla yapılıyordu.

...Bu taşın hazırlanması, onu yaratanların elindeydi. Bu taştan çıkan, göze görünmeyen ışınları onlar kullanırdı. Bu ışınlar, taşıtları hareket ettirebilir, uçakların o zamanın gazlarının yardımıyla havalanmasını sağlardı. Gezinti taşıtlarının, dünya yüzüne yakın seyreden, su üs-

tünde ya da su altında giden taşıtların yürümesi de bu yolla sağlanırdı.

... Bütün bunlar, enerji merkezi diye tanımlayabileceğimiz binanın ortasında bulunan taşların kendinde biriktirdiği ışınlar yoluyla yapıldı.»

Cayce bu konularda konuşurken, sık sık bu süper uygarlığın geliştirdiği korkunç güçlerin yanlış kullanılmasına değinmektedir. «...Güneşin kendinden çıkan enerjisinin, atomu parçalayan ışınlarla ulaşması, bu toprakların mahvına yol açtı.»

Eğer gerçekten böyle olaylar yer alıyorsa, kalabalık kentlerle birlikte suların altına gömülen böyle bir enerji merkezinin kalıntılarının bugün de okyanus tabanında veya tabanının altında yattığı düşünülebilir. Bu teori ileri sürülürken belirtilen bölgelerin, Bermuda Üçgeni içinde elektromanyetik aberasyonların özellikle yer aldığı, Okyanus Dili gibi, Bimini gibi yöreler olması da ayrıca ilginçtir.

Bu tür enerji merkezlerinin binlerce yıl sonra hâlâ çalışır durumda olması akla şıgacak şey değildir. Fakat hiç değilse Kolomb'dan astronotlara kadar çeşitli kişilerin değindiği «beyaz su»ların bu olasılıktan etkilenmesi akla gelebilir. Beyaz suyun belirlediği yerlerde ışık özellikle güçlü görünmekte, sonra bir mil, ya da daha ilerilere doğru dağıldıkça çizgiler belirsizleşmekte, basınç altında kurtulup sızan gazların görünümüne benzer bir durum meydana gelmektedir.

Pusula sapmalarının ve elektrik arızalarının nedeni, su altında yatan büyük metal kitlelerinin var-

lığı olabilir. Tıpkı dünyanın başka yerlerinde, demir cevheri yataklarına yaklaşıldığı zaman pusulanın sapması gibi. Deniz tabanının üzerinde veya az altında bulunabilecek böyle kitleler, su yüzeyindeki taşıtları etkileyebilir. 1970 yılında yayınlanan bir NASA raporu, Puerto Rico çukuru üzerinde deniz yüzeyinin içeriye doğru çöküntü yaptığını belirtiyordu. Bu durum bilimcilerce, «deniz tabanındaki kitlelerin olağanüstü sıralanış biçimi»ne yorumlanmıştı. Bu yüzden, çekim gücünde sapmalar olduğu ileri sürülmekteydi. Bermuda Üçgeniyle ilgili olarak da, batık enerji kaynaklarının eski güçlerinden bir kısmını hâlâ korumuş olabileceği, bunların zaman zaman harekete geçirildiğinde yalnızca manyetik ve elektronik sapmalar yaratmakla kalmayıp, manyetik fırtınalar doğuran elektrik dürtüler de meydana getirebileceği söylenmektedir.

Bermuda Üçgeni olaylarını açıklamak amacıyla ileri sürülen teoriler arasında en garip sayılanı budur. Bu teori, Cayce'in daha önceden söylemiş olduğu ve kendinin de inandığı bir teoridir. Fakat bilimsel konularda merakları olan kimselerin, Cayce'in sözlerini ne derece ciddiye alabilecekleri de, ayrı bir sorundur. Belki bu sözleri, yalnızca zengin bir hayal gücünün ürünü olarak, hayranlıkla izlemek yeterlidir. Gerçi Cayce'in otuz beş yıl önce tarif ettiği enerji kaynakları, o günün gerçek dünyasında henüz keşfedilmediği gibi, hayal bile edilmeyen şeylerdi. Bir kısmı bugün bile geliştirilmemiş durumdadır. Ama yine de, Cayce'in bir fizikçi olmadığını hatırlamakta yarar vardır. Üstelik tarihçi de değildir. Yalnızca şatafatlı bir sicili olan, med-

yum bir tedavi uzmanıdır. Bununla birlikte, sağlık konularını ilgilendirmeyen bazı sözleri, insanı tedirgin edecek kadar doğru çıkmıştır. Bunlar arasında atom bombası, Amerikan Cumhurbaşkanı'nın öldürülmesi, ABD içinde ırk çatışmaları ve California'daki çamur kaymaları bile sayılabilmektedir.

Cayce'in söylediği sözler, hipnotize ettiği süjelerin eski zamanlarda dünyaya geldiklerinde yaşadıkları yaşamdan çıkardıkları vizyonlara ve anılara dayanmaktadır. Bu yöntem, bir çok kimsenin din nedeniyle olsun, bilimsel nedenlerle olsun, yeniden doğuşa inanmayışları gerçeği karşısında, inanırlılığının büyük ölçüde kaybetmektedir. Geçmiş uygarlıkların bu kadar bilimsel tarifi ve tehlikeli gelişmeleri konusunda böylesine ayrıntılı bilgileri ortaya serebilmenin, bu kuşkuğu yöntemden başka bir yöneme dayanıp dayanmadığı da düşünülmektedir.

Eski Hindistan'ın felsefi ve dinî kayıtlarında madde ve evren konusunda insana garip gelecek kadar çağdaş kavramlara rastlamaktayız. Bunlar arasında «kozmozik bilinçlenme», yani geçmişte olan tüm olayların anılarının her zaman var oluşu kavramından da söz edilmiştir. Bugün telepati gibi, belğin gizli devamlılığı gibi, psişik güçler gibi konular artık bilimciler tarafından küçümsenmemekte, gerek dünyada, gerekse uzayda incelenmekte ve bu prensiplerden haberleşme alanında yararlanma olanakları araştırılmaktadır. En güçlü uzay araştırmacıları olan ABD ve Sovyetler Birliği, bugün «sci-fiction» diye anılan hayallerin gerçek bilim

haline gelebileceğini gösteren deneyler yapmaktadır. Bu alanda insanı şaşırtacak yeni buluşların ortaya çıkması beklenebilir. Bugüne kadar ancak bazı özel yetenekli kişiler, karşılarındakinin şimdiki zamandaki düşüncelerini, ya da geçmişe ait anılarını okuyabiliyorlardı. Burada geçmiş zaman dediğimiz, atalarımızdan kromozomlar yoluyla aldığımız belleklerimizdir. Ana-babalarımızdan ve onların ana-babalarından fizik yapı çizgilerimizi, eğilimlerimizi aldığımız gibi, fakat belki daha az miktarda, eski atalarımızdan da bazı nitelikleri kromozomlar yoluyla alırız. Bize geçen bu mirasın içinde beilek kromozomları da vardır. Yalnızca yüzde on kadarı kullanılan insan beyninde, kalıtsal bir bellek için yeterince yer vardır.

Bu görüş insanların parça parça anılarını, hiç gitmedikleri bir yeri daha önce görmüş gibi duygulara kapılmalarını, bir rüyanın içinde çok uzun süre yaşamış gibi hissetmelerini, hipnotizma altında bulunmayan yabancı insanlar tarafından tanınmalarını, geçmiş bir yaşamdan parçalar hatırlamalarını (sonradan araştırıldığında, bu olayın tarih kitaplarında gerçekten hatırlandığı gibi yer aldığını öğrenmelerini), çocukların hiç bir zaman öğrenmedikleri baba dilini birden su gibi konuşmaya başlayıp, sonra da birden unutmalarını açıklayabilecek bir görüştür. Bu olaylar genellikle insanın yeniden dünyaya gelmesi biçiminde yorumlanmakta ve bu inanç Budizm, Hindu dini ve en uzun süre yaşamış din olan Mısır dini tarafından da paylaşılmaktadır. Fakat kalıtsal bellek tezi de buna bir alternatif olanağı vermektedir. Bir bakıma her ikisinin de ay-

nı kapıya çıktığı bir gerçektir. Eski bir dönemde yaşamış herhangi bir insanın ruhu bize geçeceğine, bu sefer yine aynı dönemde yaşamış **kendi ataları-mızdan birinin** belleği bize geçmekte ve bir çok niteliklerin yanı sıra birikmiş anılara da sahip olmamızı sağlamaktadır. Tıpkı bilgisayarların kuşaklar boyunca biriktirdikleri bilgilerin hepsini toplayacak biçimde programlanan yeni bilgisayarlar yapılması gibi.

Edgar Cayce, uyuttuğu insanların ister yeniden dünyaya gelmiş ruhlarıyla, ister kalıtım yoluyla aldıkları bellekleriyle konuşmuş olsun, sonuç yine de aynıdır. Cayce'in sözleri Atlantis'e yepyeni bir ilgi uyanmasına ve bu konuda araştırmalar yapılmasına yeni bir hız getirmiştir. Bulgular arttıkça bu hız da artmış ve Cayce'in sözleri de bu bulgularla desteklenmiştir.

Mısır ve Mezopotamya'daki ilk uygarlık kıvrıklarından önce dünyada ileri uygarlıkların yaşamış olduğuna inanılanlar, son zamana kadar yalnızca medyumlar, vizyonerler, sihirle uğraşanlar ve bir de budalalardı. Arkeologlardan ve tarihöncesi araştırmacılarından gelen ters tepki bir dereceye kadar doğa! da sayılır. Çünkü M.ö. 3000'den önce büyük bir uygarlığın yaşamış olması, Mısır ve Mezopotamya ile başlayıp Yunan ve Roma uygarlıklarıyla gelişen düzenli gelişme tablolarını altüst etmektedir. Bu çizelge üzerinde gelişen uygarlık tarihimiz incelenirken, ara sıra az bilinen eski kültürlerle, söz-gelişi Kuzey ve Güney Amerika, Hindistan, Orta Asya ve diğer bazılarına birer selâm sarkıtılır ve bu

gelişmenin sonunda bugünün süper-uygarlık düzeyine vardığımız kabul edilir. Yani geçilen yol, bir «direkt-uygarlık» yoludur.

Bütün eski kültürlerin destanları arasında, tufandan önce bile, küstahlaşan, tanrıya, ya da tanrılara kafa tutan insanoğluna ders vermek amacıyla yaşamın birden son bulduğuna dair efsaneler yer almaktadır. Bu destanlar hep birbirine benzerler. Fakat bu benzeişin özel bir önemi olmayabilir ve hikâye eski pazar yerlerinde, ya da kervan yollarında anlatıla anlatıla, binlerce yıl sonra her ırkın dininde iz bırakmış olabilir. Tüm dünyayı saran bir tufan, insanların göğe varan yüksek bir kule yapma çabası, tanrının buna kızarak onları birbirinin dilinden anlamaz hale getirmesi ve buna benzer hikâyeler, daha İspanyollar gelmeden önce de Amerika kabileleri tarafından biliniyordu. Eski ve büyük harabelerin gölgeleri altında yaşayan geri insanların efsaneleri arasında, eskiden yaşamış tanrı benzeri bir ırkın bu iri taşları taşıyıp bu kentleri kurduğu anlatılmaktadır. (Gerçekten de bu yapıların ileri bir taşıma ve yapı tekniği bilgisi var-sayılmadıkça açıklanmasına olanak yoktur.) Bu arada, eski bir ticaret dili olduğu sanılan bir dilin gölgesi de, birçok dillerde sezilmektedir. Bu dil belki eski Yunan diliyle Aramaik dillerinin bir karışımıydı. Bu temel dilden geldiği sanılan kelimeler, Ortadoğu'dan o kadar uzak yerlerde yaşayan insanların dillerinde kendini göstermektedir ki, sanki denizlerin ve okyanusların dalgalarıyla taşınıp buralara kadar gelmiş izlenimini uyandırmaktadır. Hawai ve diğer Polinezya dillerinde, Yucatan yöresindeki Ma-

ya dilinde, Azteklerin dili olan Nahuatl dilinde, arkaik Yunanca benzeri bazı kelimeler görülmektedir. Kanarya adalarında esrarengiz bir beyaz ırk tarafından konuşulan Guanche dilinde de aynı izlere rastlanmaktadır. (On beşinci yüzyılda İspanyol kâşifleri tarafından bulunan ve kısa zamanda yok edilen Guanches'ler, çok üstün bir kültür düzeyine ulaşmış eski ve büyük ana vatanlarının sular altına gömüldüğünü belleklerinde yaşatan bir ırktı).

Eski Amerika dillerinde Aramaik ve Fenike dillerinden kelimeler görüldüğü gibi, Pasifiğin öbür kıyısından gelen Sinitik ve Polinezya dillerinden kelimelere de rastlanmaktadır. Bütün bunlar, çok eski çağlarda yer almış uzun yolculukları ve kültür temaslarını ortaya koymaktadır. Kuzey ve Güney Amerika'nın sık ormanları içinde, daha doğrusu sonradan ormanlarla kapanan alanları içinde, Fenike, Aramaik, Minos, Yunan dillerinde ve tanınmayan başka dillerde yazıtlar bulunmaktadır. Fakat dinsel destanlarla lisan bilmecelerinin uyandırdığı merak, Cayce'in sözlerini gerçek olarak kabul etmek için yeterli değildir. Özellikle eski çağlarda çok gelişmiş bilimsel düzeylere ulaşıldığı, modern çağdaki gibi haberleşme, seyahat ve kozmik çapta bir felâket potansiyeline varıldığı konusunda söylediklerini...

Fakat son yıllarda alışılmadık buluşların yer aldığı, ya da eski bulguların yeniden ve başka biçimde değerlendirildiği alanlar da genellikle bu alanlar olmaktadır. Bu bulgular, tarihin bize orta-doguda doğduğunu anlattığı ilk kültürlerden çok ön-

ce, ileri bilimsel düzeylere ulaşıldığının, gelişmiş icatlarda bulunduğu işaretini vermektedir. Gerek Mısır ve gerekse Sümer efsanelerinde, kendilerinden önce var olanı ve kendilerine ilham ve hız veren daha büyük bir kültürün varlığından söz edildiği bir gerçektir. Mısır, Bolivya, Peru, Orta Amerika, Meksika ve Hindistan gibi bazı kültürlerde uyguladığı statik kaldığı veya geriye dönüş yaptığı, başlangıçtaki hızını koruyamadığı da açıktır.

Dünyanın çok eski kültürlerinde «havadan ağır uçan makineler»in bilindiği iddiası, normal olarak kuşkuyla karşılanan bir iddiadır. Fakat son zamanlarda bulunan resim ve şekiller ve incelenen yazılı belgeler, bizim tarihin başlangıcı diye kabul ettiğimiz dönemden çok önce, uçakların bilindiğini, hatta uçakla yolculuğun da bilinen bir şey olduğunu anlatmaktadır. Bu raporlar ve modeller, Mitoloji'deki süslü püslü benzetmelerle aynı türden değildir. İcarus'un kendine bir çift tüylü kanat yapması, bunları birbirine balmumuyla tutturarak uçuşması, ya da Apollo'nun güneş arabası türünden efsanelere benzememektedir. Tersine, o zamanlarda aerodinamik bilgisinin var olduğunu, havalanma, havada seyretme, fren yapma ve iniş yapma konularında pek çok şey bilindiğini açık açık ortaya koyacak türdendir.

Sözgelisi Colombia Cumhuriyetinin Antika Altın Koleksiyonu içinde, uzun süre kuş, bir tür güve, ya da uçan balık olduğu sanılan altın bir parça vardır. Bu parça bir mezardan çıkarılmıştır. Birlikte bulunan eşyaların yaşı 1.800 olarak tahmin edilmektedir.

Bu eser sonradan Ivan Sanderson tarafından büyüteçler altında incelenmiş ve Sanderson bunun canlı bir organizmanın modeli olmadığını, mekanik bir yapının modeli olduğunu ileri sürmüştür. Delta kanatlı, motor bölümü, pilot kabini, rüzgâr siperi gibi tüm kısımları, modern bir uçakta olabileceği gibi yerli yerinde bulunan bir uçak modeli. Sonradan model, birçok pilot ve mühendise gösterilmiş, bu arada iki savaşta vurucu pilot olarak çalışmış bulunan ve bugün de aerodinamik profesörü olarak görev yapan J. A. Ullrich'e de incelettirilmiştir. Ullrich modeli incelediği zaman, kendisine elindeki cismin geçmiş ve nereden çıkarıldığı söylenmemiş, daha önce kuş, böcek, ya da balık sanıldığı da anlatılmamıştır. Ullrich incelemesini bitirdiği zaman modelin ilk bakışta F-102 savaş uçağı modeline benzediğini, fakat kanatlarının doğrultusu ve gövdenin biçimi dikkate alınınca bunun jet olduğunun anlaşılacağını söylemiştir. Bazı kısımların pozisyonu, İsveçlilerin yeni yaptığı Sabre uçağını hatırlatmaktadır. Ullrich'in sözleri, Cayce'in «hem havada, hem denizde, hem de deniz altında seyredebilen taşıtlar,» sözünü daha da ilginç duruma getirmektedir. Ayrıca Bermuda Üçgeni içinde denize dalan ve denizden çıkan UFO'ların görüldüğü yolundaki raporlara da bir inanılabilirlik getirmektedir. Ullrich şöyle söylemektedir:

«Bu yapı ancak bazı tip uçuşlar için uygundur. Özellikle burun kısmı yukarıda tutularak yapılan uçuşlar için. Kanadın biçimi atmosferin on sekiz yirmi bin metre yukarısına kadar çıkabilmesini sağlar. Eğimi, ses hızını aştığı za-

man karşılaşacağı titreşimleri önlemek içindir. Kanat biçimi zaten ses hızını aşabilecek bir uçak olduğunu ortaya koymaktadır. Fazla hızla uçulduğu zaman, altta bir hava yastığı oluşmaktadır. Bu uçakla su altından, kanat kopmaksızın seyretmek de mümkündür. Böyle ortamlar içinde hızlı hareket edebilecek bir uçak ancak bu biçimde yapılabilir.»

Fakat bu uçak (tabii eğer uçaksa), arkeolojinin tek garip bulgusu değildir. Başka örnekler de vardır. Bazı Columbia öncesi mezarlarda, çift kanatlı uçak modelleri de bulunmuştur. İspanyol işgalcileri buralara geldiğinde ellerine geçen her altın parçasını erittikleri zaman, acaba buna benzeyen, ya da benzemeyen, belki çağımızda makine olduğu bile anlaşılamayacak, ne değerli modellerin kayıplara karıştığını düşünmek insana gerçekten üzüntü veriyor, ispanyollar erittikleri altınları çubuk haline getirir, böylece aralarında paylaşılmasını ve taşınmasını kolaylaştırırlardı.

Eski Amerika kültürlerinde yapılan incelemeler sırasında uçak ya da roket diye tanımlanan pek çok resimler bulunmaktadır. Uygur kavimlerin yazılı veya resimli kayıtlarının çoğu İspanyollar tarafından yok edildiği için, bu bilgiler başka türlü korunmuştur. Bazen bir kaya üzerine oyularak resmedilmiş, bazen bir vazonun üzerine, boyanarak kaydedilmiş, bazen de kumaşlara dokunmuş olduklarını görüyoruz. Meksika'nın Palenque piramidinde, ta derinlerde bir lahit kapağı üstüne, taş oyulmuş Maya desenli özellikle ilginçtir. Tizit bir uğraşı sonu yara-

tılmış oymanın, ne resmi olduğu bilinmemektedir. Maya uzmanlarından birine göre, resmin aşağı kısmı bir ejderhadır. Bunun üzerine bir insan gövdesi oturtulmuş, yukarı kısmı da ağaç dalları biçiminde son bulmaktadır. Rus bilim yazarı Alexander Kazantsev ise, çok daha devrimci bir açıklamada bulunmuştur. Ona göre, geriye doğru yatmış gibi görünen gövde, bir uzay aracının stilize resminden başka bir şey değildir. Gerek yapısı, gerekse dizaynı bugünkü roketlere benzemektedir. İçindeki insanın (pilot) durumu bile, bugün roketleri atarken astronotları içeriye hangi pozda yerleştiriyor - sak, onu göstermektedir. Roketin antenlerinden, uçuş yön sistemine, turbo kompresörüne, pilot paneline, yakıt depolarına, basınç bölümüne, türbine, egzosa kadar, hepsi tanınabilecek durumdadır. Yalnızca estetik nedenlerle biraz değişime uğramışlardır, insana bu uçak ve roket resimleri sanki bize geçmiş büyük bir uygarlığı hatırlatmak için bırakılmış gibi geliyor.

1973 Ağustosunda, Skylab 2 astronotları uzay yörüngesine girdikleri zaman kendilerine hiç alışmadıkları bir görev verilmişti. Nasca kalıntılarının resmini çekeceklerdi. Peru'nun Nasca vadisindeki esrarengiz insan yapısı çizgilerin, uzaydan da görülüp görülmeyeceği böylece anlaşılmış olacaktı. Gerek düz doğru, gerek geometrik şekiller meydana getiren, ancak havadan tanınan çok büyük hayvan şekillerine bürünen bu dev çizgiler arasında, uçakların inebilmesi için yapılmışa çok benzeyen birkaç da pist görünmekteydi. Bunlar geçmiş zamanın bilinmeyen bir yılında vadinin kayalık tabanı üzerine

işlenmişti. Bunlara ilişkin hiç bir yerel efsane yoktu. Bunun en belirgin nedeni, fazla büyük oldukları için yerde farkedilmemeleri, ancak Ant yöresinde su aramak amacıyla yapılan bir uçuş sırasında keşfedilmiş olmalarıydı.

Bu çizgiler ve dev resimler Nasca Vadisinin büyük kısmını kaplamaktadır. Vadinin boyu altmış mil, eni ise on mil kadardır. Çizgiler zaman zaman küçük tepelerin içine girip kaybolmakta, sonra tepenin öbür yanından doğrultuları bozulmaksızın yeniden belirlemektedir. İniş pisti olduğu sanılan yerlerde enleri çok genişlemekte, bazen de çok büyük, sanat değeri taşıyan balık, kuş, dev örümcek gibi büyük hayvan şekilleri meydana getirmektedir. Bunları orijini hakkındaki teoriler çok çeşitlidir. Fakat kesin olan bir tek şey varsa, o da bunların çok gelişmiş teknolojilere sahip kimseler tarafından yapıldığı ve sırf gökten izlenmesi amacıyla yapıldığıdır. Çünkü başka türlü görülebilmelerine imkân yoktur.

Peru sahilinde Pisco Limanında bulunan yüksek duvarın üzerine, çok büyük bir üçlü zıpkın resmi kazınmıştır. Bu resim Nasca Çizgileri gibi yerden görünmez olduğu için, işgale gelen İspanyollar bunu daha açık denizdeyken kolayca görmüş, çatalın üç ucunu Tanrı - İsa - Kutsal Ruh üçlüsünün temsilcisi diye değerlendirerek, bu yolla Tanrının kendilerine cesaret verdiğine, bu yeni dünyaları fethedip dinsizleri hak yoluna çevirmelerini istediğine yorumlamışlardı. Aslında çatalın yapılma amacının ne olduğu bilinemez ama, havadan bakıldı-

ğında, denizden daha iyi görülebildiği bir gerçektir. Böyle bir inceleme sonucu, üçlü zıpkının orta ucunun dosdoğru Nasca vadisinin bulunduğu yeri işaret ettiği dikkati çekmektedir. Belki de modellerini buldukça bu kadar şaşırdığımız uçaklara, pisti kolay bulmaları için bir işaret olarak yapılmıştır bu üçlü zıpkın.

Amerika'nın başka yerlerinde de yalnız havadan görülebilen geometrik çizgiler ve dev desenler vardır. Bunlar arasında, Trapaca çölündeki (Şili) hümanoid şekiller, California'daki Navajo Maze, Wisconsin'deki Fil ve Yılan höyükleri sayılabilir. Ayrıca, dünyanın birçok yerinde, hatta arkeolojik tarihe sahip olmayan yerlerinde buna benzer bulgulara rastlanmaktadır.

Arkeolojinin en büyük hazinelerini barındıran eski Mısır, ilkçağlarda havadan ağır uçan makinelerin varlığına ilişkin belirtileri daha yeni yeni ortaya çıkarmaktadır. Bunların Colombia'nın altın modellerine benzemeyen yönü, tahtadan yapılmış olmalarıdır. Binlerce yıldan beri çürümekten korunmaları, Mısır'ın kuru ikliminde, mezarlara gömülüş olmalarındandır. Eski mezarlardan çıkarılmış ve müzeye getirilmiş bulunan planör tipi uçak modelleri, uzun süre kuş modeli sanılmaktaydı. Bugün Mısır Antikalar Müzesi'nde bulunan tahta bir model, 1969 yılında Dr. Halil Messiha tarafından teşhis edilmiş, kuş olmayıp, bugün kullanılan 'monoplane' uçak modellerinden olduğu açıklanmıştır. Kuyruk birleşim çizgisi düşey bir doğru oluşturmaktadır. Gövdenin bir kısmı «aerofoil» görünümündedir. Kanat

nat açılarına değinen G. Messiha (Dr. Messiha'nın pilot olan kardeşi), şöyle demiştir:

Negatif kanat açısı, pozitif olanın niteliklerini taşımaktadır. Kanadın yüzü uçağın uçuş esnasında stabilizasyonunu sağlayacak elipsin bir parçasıdır. Gövdenin aerofoil biçimi, sürüklenme ihtimalini azaltır. Bu prensibi keşfetmek için aeronotik biliminin yıllar süren denemeler yapması gerekmiştir.

Bu model uçak, yapılışından binlerce yıl sonra, bugün bile elle fırlatıldığı zaman, tıpkı model bir planör gibi uçmakta, eski çağlarda yaşamış yapımcılarının aerodinamik bilgisine tanıklık etmektedir. Dr. Messiha bazı kuş modellerinin kanat biçiminin yeni Caravel uçaklarının kanatlarına benzediğini fark ettikten bu yana, birçok uçak ve planör modeli daha teşhis edilmiştir. 1972 yılında Kahire Antika Eserler Müzesinde böyle modellerin on dört tanesini teşhir eden bir sergi açılmış ve eski Mısırlıların uçmayı bildiği kanıtlanmaya çalışılmıştır. Bu modellerin gerçekten eski Mısırlılar tarafından mı icat edildiği, yoksa daha eski bir kültürden onlara miras mı kaldığı bilinmemektedir. Fakat çoğu Mısır mezarları daha büyük orijinal mezarların küçük kopyaları olduğuna göre, bugün çöl kumlarının altında gerçek bir planör veya uçağın arkeoloğları bekliyor olması da mümkündür.

Uçakları ilgilendiren eskiçağ kayıtları arasında belki en komple bilgi veren Mahabharata adlı Hint destan şiiiridir. Bugünkü halinde yazılışının M. ö. 1500 sırasında olduğu düşünülmekle birlikte, çok

eski çağlardan bu yana kopya edile edile geldiği anlaşılmaktadır. Destanda Hint tanrıların ve burada yaşayan eski insanların yaşamları ve yer alan olayların bazıları anlatılmaktadır. Fakat bu arada kitapta öylesine derin ve ayrıntılı bilimsel anlatımlar vardır ki, on dokuzuncu yüzyıl ortalarında batı dillerine ilk tercümesi yapıldığında, uçak ve roket uçuşuna ait bölümleri, çeviricilere hiç bir anlam ifade etmemiştir. Çünkü binlerce yıl önce anlatılan bu mekanizmalar, modern çağda ancak yarım yüzyıl sonra ortaya çıkacaktır.

Mahabharata'nın birçok mısraları, **vimana** adı verilen uçan makinelere ayrılmıştır. Bu satırlarda vimana'ların yapılmasına ilişkin, çevirmenleri çok çaresiz bırakan prensipler sıralanmaktadır. Bir başka eski Hint yazısında, **Samarangana Sutradhara**'da ise, çeşitli uçak tiplerinin üstünlükleri ve dezavantajları uzun boylu tartışılmakta, her birinin yükselme kapasitesi, uçuş hızı, iniş yeteneği ve hatta kullandığı enerji kaynağı bile incelenmektedir. Bu enerji kaynağı genellikle cıvadır. Ayrıca uçağın yapımında kullanılan tahtanın tipi ve uçak yapımına uygun, hafif, ısı emen metaller bile konu edilmektedir. Bunlardan başka, bu kitapta düşman uçaklarının resminin nasıl çekileceği, yaklaşma yöntemlerinin nasıl saptanacağı, karşı uçağın pilotunu bayıltmanın yolları ve hatta düşman vimana'larının nasıl yok edileceği de öğretilmektedir.

Ramayana adlı bir başka Hint klasiğinde, binlerce yıl önce yapılan bir uçak yolculuğunun garip bir tanımına rastlanmaktadır. Seylan'ın ve Hint kıyılarının uçaktan görünümü öyle ayrıntılı anlatılmış,

bugün uçaktan gördüğümüz manzaraya o kadar çok benzemektedir ki, burada kıyının kıvrımını, tepelerin kavisini, kent ve ormanların görünüşünü okuyan kimse, eski çağlarda bazı uçak yolcularının bu görüntüye gerçekten tanık olduğuna, asla hayallerinde canlandırarak yazmadıklarına kesinlikle inanmaktadır. **Ramayana'nın** modern çağda hazırlanan bir özeti sayılabilecek **Mahavira** Charita'da, tanrısal kahraman Rama, Lanka'da karısı Sita'yı kurtarıktan sonra geri dönerken kendisine özel bir **vimana** armağan edilir. Bu **vimana** şu sözlerle anlatılmaktadır: «Hareketi serbest, hızı büyüktür. Tümöyle kontrol altında uçar. Kullananın tüm isteklerine uyar. geniş pencereleri ve çok rahat koltukları vardır...» Bu sözler, gerçekten bugünkü Hindistan Hava Yolları'nın verebileceği modern bir ilâna benziyor. Aynı metin içinde bir de karşılıklı konuşmaya rastlıyoruz. Bu konuşmanın uzay yolculukları başlamadan ne kadar önce yapıldığını düşünmek, insanı şaşkınlıktan şaşkınlığa sürüklemeye yetiyor:

Rama: Bu kusursuz arabanın hareketinde bir değişiklik oldu.

Vishishara: ... Çünkü şu anda arabanın dünyaya yakınlığı azalıyor... Uzaklaşıyor. Sita: Nasıl oluyor da gündüz bile bu yıldız kümesi görülebiliyor?

Rama: Kraliçe! Bunlar gerçekten yıldız. Fakat gündüzleri onları göremememiz, güneşin ışıklarından gözümüz kamaştığı içindir. Şimdi bu araba yükselince, bu etkiden kurtulduk. Yıldızları onun için görebiliyoruz.

Bunlar ister çok eski ve ileri bir uygarlığın gerçek anıları, ister bugünün «science-fiction» yazarlarına benzer hayali geniş kimselerin düşünceleri olsun, uzak geçmişin bazı yazıları şaşılacak kadar çağdaş görünmektedir. Tek uymayan nokta, uçaklarda kullanılan enerji kaynağıdır ki, bu da orijinal metinden çeviriler yapılırken ortaya çıkmış bir yanlışlık bile olabilir:

... İçine cıva motorunu, bunun altına da demirden ısıtıcıyı koymak gerekir. Cıvanın içindeki güç, rüzgâr fırladığını harekete geçirdiği zaman, içine binmiş olan insan gökyüzünde uzun yolculuklar yapabilir... Dört cıva kabı, vimana yapılırken, birlikte monte edilir. Bunlar kontrollü bir ısıyla ısıtılınca... vimana cıvadan fırtınanın gücüne denk bir güç alır... Eklemleri iyi lehimlenmiş olan bu demir motorun içi cıva ile doldurulup, ateş üst tarafına verilince, motorun güç kazanması bir aslanın homurtularına benzer... ve birden, gökyüzünde bir inci gibi görünmeye başlar...

Fakat uçak resimleri, roket ve uzay uçuşu hikâyeleri, geçmişte yaşamış ileri bir uygarlığın kanıtı değil, yalnızca belirtisidir. Yine de kullanılmış olduğu açıkça görülen bazı teknikler, ne olduğu bulunduğuandan yıllarca sonra anlaşılan bazı model ve resimler, uzak geçmişte hiç beklemediğimiz teknolojik bir gelişimin varlığını bir dereceye kadar kanıtlayabilir.

Buna en iyi örneklerden biri Antikytera «yıldız kompüteri»dir. Bundan yetmiş yıl kadar önce Ege

denizinin dibinde yatan batık bir tekneden çıkarılmış olan küçük bronz bir cismin içinde plakalar, çarklar ve dişliler bulunduğu görülmüştür. Bunların hepsi deniz suyunun etkisiyle birbirine kaynaşmış durumdadır. Ayrıntılı incelemeler ve asit banyoları hemen hemen altmış yıl kadar sürdürülmüş, sonunda, aralarında Derek de Solla Price ve George Stamires'in de bulunduğu bir arkeologlar grubu, bulunan cismin bir yıldız tespit edicisi ve gezegen yörüngesi kompüteri olduğunu, geceleri pozisyon saptamak için kullanılabildiğini ortaya çıkarmış, böylelikle eski çağlarda beklemediğimiz denizcilik ve astronomi bilgilerinin varlığını açıklığa kavuşturmuşlardır. Dr. Price şöyle demektedir: «... Başka hiç bir yerde buna benzer bir alet bulunmamıştır... Böyle bir şey bulmak, Firavun Tut'un mezarında bir jet uçağı bulmaya benziyor...» Aslına bakılırsa, son bulguların ışığında bunun bile o kadar olmayacak bir yanı kalmadığı anlaşıyor. İleri bir teknolojinin daha nice somut örneği, bugün müzelerde, «dinsel eser», «çocuk oyuncacı», ya da «tanımlanamıyor» etiketlerinin altında yatıyor olabilir. Alman arkeologu Wilhelm König, Bağdat yakınında bulunan 2000 yıllık bir sitede uyguladığı kazılara İkinci Dünya Savaşı'ndan önce başlamıştı. Bu kazıda König, bir takım garip silindirler buldu. İçleri asfaltla astarlanmıştı. Kap içinde bulunan bu silindirlerin, demir fişleri de vardı. Yani bunlar pil'di. Tek eksiği, içinde bulunması gereken elektrolit'ti. Bu da, hangi maddeyse, aradan geçen süre içinde buharlaşmış olmalıydı. Sonradan bu pillere elektrolit olarak bakır sülfat konduğunda, pillerin

kusursuz biçimde çalıştığı görüldü. Bu buluşundan sonra König, müzelerde bulunan ve üzerinde «fonksiyonu bilinmemektedir» diye yazan birçok pili daha teşhis edebilmiştir. İlk piller bulunduktan bu yana Irak'da olsun, Orta Doğu'nun diğer yörelerinde olsun, daha pek çok benzeri de ele geçirilmiştir. Bunlar her halde metallerin kaplanmasıyla kullanılmaktaydı. Fakat insan, çok eski zamanlarda yaşamış bir kültürden miras kalan, daha sonra unutulup, ancak on sekizinci yüzyılda yeniden keşfedilen elektrik bilgisinin bundan başka amaçlarla da kullanılıp kullanılmadığını merak ediyor. Yunanlılar ve Romalılar aydınlatma amacıyla meşale kullanırlardı. O uygarlıklardan kalan eski yapıların tavanlarında hâlâ is lekeleri görülmektedir. Fakat eski Mısır uygarlığından kalma toprak altı tünellerindeki güzel oyma ve resimler incelenirken, meşalelerden, ya da yağ kandillerinden oluşması gereken is lekeleri görülememektedir. Avrupa'da bulunan, günümüzden 12.000 ile 30.000 yıl önce hayranlık uyandıran desenlerle doldurulmuş Magdelen ve Aurignac mağaralarında da durum aynıdır.

Mısır'da, Dendera'da bulunan Hathor tapınağındaki eşsiz duvar oyması da arkeolojik bir bilimce olarak tanımlanmaktadır. Bu desende insanlar, ellerinde dev aydınlatma ampulleri taşıırken gösterilmektedir. Ampullerin içindeki teller, ince yılanlara benzemektedir. Her biri, üstü izole edilmiş tellerle, bir kutuya bağlanmıştır. Bu görüntü, bir tür jeneratörden güç alan elektrik lambalarını hatırlatmaktadır. Teller konusunda Oxford profesörü Dr. John Harris'in şöyle söylediği bilinir:

«...Bu teller bugünkü endüstrinin yarattıklarına çok fazla benzemektedir. Görülebildiği kadarıyla teller çok ağırdır. İçlerinde bir tek yüksek voltajlı kablo değil de, birçok (değişik amaçlı) kondüktör var gibi görünmektedir...»

Mısır'ın gerek papirüslerine, gerekse diğer oymalarına, binlerce yıl boyunca iklimin kuruluşu nedeniyle bozulmamış eserlerine, yeni ve tarafsız bir gözle baktığımız zaman, modern araçların kullanıldığına dair belirtiler görebilmekteyiz. Mısır kaynaklarında, birinci sülâleden önce, tanrıların saltanatının varlığı anlatılmaktadır. Bu dönem, mucize sayılabilecek güçlerin, üstün uygarlıkların çağıdır ve birçok eski kültürün belleğinde ve kayıtlarında kendini belli etmektedir.

Yunan ve Roma uygarlıklarından çok önce yaşamış bu eski kültürlerin, astronomi, ileri matematik, zaman hesabı, yer küre ölçüleri, güneş sistemi ile ilgili bilgilere sahip olması bize garip gelmektedir. Bu bilgilerin bazıları modern çağda daha yeni yeni keşfedilmektedir. Eski insanların bunları bilebilmesi için, ya teleskoplara, ya da başka hassas gereçlere sahip olmaları gerekmektedir.

Ortaçağda bulunmuş bazı haritalar incelenirken de, olağanüstü denilebilecek durumlarla karşılaşmaktadır. «Eski Deniz Kurtlarının Haritaları» adlı eserin yazarı olan Profesör Charles Hopgood, yıllar boyunca bu haritaların yansıttığı bilgileri incelemiş bulunmaktadır. Haritaların yapıldığı çağlarda dünya ile ilgili bu kadar bilginin elde bulunamayacağı genellikle kabul edilmektedir. Bir kısmı, eski-

den İskenderiye kütüphanesinde saklanan çok eski orijinallerden kopya edilmiş, daha doğrusu kopya edile edile, fark edildikleri çağa kadar yaşamıştır. O çağa henüz keşfedilmemiş bölgeler hakkında bizi şaşırtan bilgiler vermektedirler. Kuzey ve Güney Amerikalıların, Antarktika'nın varlığı, Kolomb'dan binlerce yıl önce bu haritalar üzerine işlenmiş bulunmaktadır.

Pirî Reis haritası, daha büyük bir dünya haritasının bir kısmıdır. 1929 yılında, ülkesini terk etmiş Osmanlı Sultanının bıraktığı kâğıtlar arasında, İstanbul'daki sarayın harem dairesinde ele geçmiştir. Bu harita, Antarktika kara parçasının, üzeri buzla kaplanmamış halini göstermektedir. Antarktika'da yapılan çalışmalar bu kıtanın en az altı bin yıldan beri buz altında bulunduğunu ortaya koymaktadır. Bu duruma göre, bulunan haritanın aslı, kayıtlı tarihimize çok önce yapılmış demektir. Yani Atlantis'in ve ünlü kültürünün yaşadığı tahmin edilen dönemde.

1502 tarihli Kral Jaime Dünya Haritası da, eski haritaların bir kopyasıdır. Burada Sahra çölü be-reketli bir toprak olarak gösterilmekte, içinde büyük göller, nehirler ve kentler bulunmaktadır. 1737 tarihli Buache Dünya Haritası da Antarktika'yı göstermektedir. Tıpkı eski bir Yunan haritasında olduğu gibi. Oysa Antarktika'nın varlığı, 1820 yılında resmen keşfedilinceye kadar, yalnızca bir tahmin olarak kalmıştır. Bu iki haritada Antarktika iki büyük ada olarak gösterilmekte, ikisini birbirinden bir iç deniz ayırmaktadır. Üzerinden buz örtüsü kalkarsa, kıta gerçekten böyle görünecektir. Fakat bunun böy-

le olduğu 1958 Jeofizik Yılı'nda yapılan incelemelere kadar bilinmiyordu. Ele geçen bazı eski haritalar Avrupa'da, İngiltere, İrlanda dolaylarında hâlâ buzulların bulunduğunu belirtmektedir. Bir tanesinde ise Bering boğazı su olarak değil, bir zamanlar olduğu gibi bir kara bağlantısı olarak gösterilmektedir.

Bu haritaların çizgileri, on sekizinci yüzyıla kadar geliştirilmemiş olan koordinatların, boylam bilgisinin de bu çağlarda var olduğunu ortaya koymaktadır. Yer trigonometrisi, çok hassas jeodetik aletler olmadan bu haritaların bu biçimde yapılmasına olanak yoktur. Oysa haritalar günümüzden 8.000-10.000 yıl önce yapılmış olarak hesaplanmaktadır.

Bildiğimiz kadarıyla bu eski ırkların elinde teleskop bulunmamasına rağmen, kayıtlarda çok doğru astronomik bilgilere sahip oldukları belli olmaktadır. Bilinen bu gerçekler arasında, Mars'ın iki ayı, bunların gezegene uzaklıkları, Satürn'ün yedi uydusu, Jüpiter'in ayları, Venüs'ün devreleri (Buna Babil kayıtlarında **Horn** denmektedir) sayılabilir. Daha uzak yıldızlar bile keşfedilmiştir: Akrep takım yıldızına bu adın verilmesi, bir kuşruğu olduğu içindir. Burcun içinde bir de kuşruklu yıldız bulunmaktadır. Fakat bu ancak çok güçlü bir teleskopla görülebilir. Oysa Atlantik'in öbür kıyısında yaşayan Maya'lar, belki kendilerinden önceki bir uygarlıktan aldıkları bilgilerle, bu burca yine «Akrep burcu» demekteydiler. (Eski kavimlerin arasında yalnız Maya'lar güneş yılını gerçek rakama en yakın şe-

kilde hesaplamışlardır. Onlara göre süre 365.2420 gündür. Gerçek rakam ise 365.2422'dir.)

Bu bilgiler, çok eski çağlardan bu yana azalmış, gerilemiş gibi görünmektedir. Bu gerileme döneminde, astronomik bilgiler destan haline gelmiştir. Buna örnek olarak tanrı (gezegene) Uranüs'ün çocuklarını (aylarını) yediği (ekipsine aldığı, gölgelediği), sonra da yeniden kusup dışarı çıkardığı şeklindeki efsane gösterilebilir. Bu efsanelerin çağında artık bu astronomik olaylar izlenemiyordu. Çünkü izlemeye yeterli gereçler ortadan yok olmuştu. Fakat yine de astronomik bilgiler yarı dinsel efsanelerin içinde yaşayıp gitti.

Eski ileri uygarlıkların en büyük tanığı belki de Mısır'daki büyük piramittir. Binlerce yıl boyunca, Keops piramidinin bir mezar olduğuna inanılmıştır. Bu arada, eski Mısırlıların neslinden gelen bir azınlık olan Kiptîlerin inancına göre, bu piramit «Tanrıların Çağı»na ait bilgilerin bir birleşimidir. Tufan'dan önceki krallardan Surid tarafından yapılmıştır. Bu bilgiler ileride, onları okuyabilecek kadar gelişmiş insanlar tarafından anlaşılacaktır.

Büyük piramidin gizli bilgiler barındırması, ilk olarak Napolyon ordularının Mısır'ı işgali sırasında, Fransız mühendislerinin çalışmalarıyla ciddiye alınmıştır. Bu mühendisler piramidi bir triağölasyon noktası olarak kullanmaya kalktıklarında, dört kenarının dört ana yöne dönük olduğunu ve boylam dairesinin de tam piramidin doruğundan geçtiğini fark etmişlerdir. Doruktan geçen diagonal çizgiler kuzeye doğru uzatıldığında Nil Deltası'nı iki eşit

parçaya bölmektedir. Taban köşegenlerinin kesiştiği noktadan kuzeye uzatılacak bir doğru, kuzey kutbunun yalnızca dört mil uzağından geçmektedir (ki piramidin yapımından bu yana geçen uzun süre içinde kutup noktasının yer değiştirmiş olması da mümkündür).

Bugünün uzunluk ölçüsü olan metrik sistemin birimi metredir. Yani kutuptan ekvatora kadarki meridyen uzunluğunun on milyonda biridir. Bu ölçü Fransızlar tarafından, Mısır işgalinden kısa süre önce ortaya çıkarılmıştır. Piramidin ölçüsü olarak kullanılan kübit (elli inç) ise, eski Mısırlıların kullandığı ölçüdür ve Fransızların biriminden binlerce yıl önce bulunmuş bir birimdir. Bir kübit'in uzunluğu bir metreye çok yakın olmakla birlikte, metreden daha dakik bir birimdir. Çünkü bu ölçü herhangi bir meridyen çevresine değil, kutup ekseninin uzunluğuna göre hesaplanmıştır. Bilindiği gibi meridyen uzunlukları, dünya çevresine göre değişebilmektedir.

Büyük Piramid'in Mısır kübit'ine göre alınmış bazı ölçüleri, yerküre hakkında, dünyanın güneş sistemindeki yeri hakkında, sonradan unutulup modern çağda yeniden keşfedilmiş bir hayli bilginin var olduğunu göstermektedir. Bu bilgiler ancak matematik olarak ifade edilebilmektedir. Piramidin çevresi, bir yıl içindeki gün sayısını (365.24) göstermektedir. Bu çevrenin iki katı, Ekvatorda bir boylam derecesinin bir dakikasına eşittir. Eğik kenar üzerinden, tabandan doruğa kadar olan uzunluk, bir paralel derecesinin altı yüzde biridir. Yükseklik

10^9 la çarpıldığında, dünyanın güneşe uzaklığına yaklaşık bir rakam çıkmaktadır. Çevreyi yüksekliğinin iki katına böldüğümüz zaman, π (pi) sayısı olan 3.1416'yı bulmaktayız. (Bu rakam, eski Yunanlıların bulduğu pi sayısından, yani 3.1428'den çok daha gerçektir.) Piramidin ağırlığı 10^{15} le çarpıldığında, dünyanın yaklaşık ağırlığını vermektedir. Dünyanın kutup eksenini, doğrultusunu günden güne değiştirmekte ve böylelikle her 2.200 yılda güneşin arkasına yeni bir burcun gelmesine olanak vermektedir. İlk durumuna ancak 25,827 yıl sonra varmaktadır. Bu sayı da, **25,826.6** olarak piramidde ortaya çıkmaktadır. Bu sayıyı veren, taban köşegenlerinin toplamıdır. Büyük piramidin içindeki Fırvun odasının boyutları, iki temel Pisagor üçgeninin eşidir: 2.5.3 ve 3.4.5. Oysa piramit, Pisagor'dan binlerce yıl önce yapılmıştır. Bu verilen ölçülerin, piramidinin ölçü rastlantılarından yalnızca birkaç tanesini olduğunu da belirtmekte yarar vardır.

Bu bilgileri ifade edebilmek için böylesine büyük bir yapıya girilmiş olmasının nedenini anlamak kolay değildir. Bunkdaki amaç ancak dünya bazı felâketler nedeniyle altüst olduktan sonra, kurtulan ve bu bilgilere sahip olan bazı kimselerin elinde teknolojik gereçlerin var olması ve gelecek kuşaklara dil ayırımlarına rağmen herkesçe anlaşılabilircek ve imha edilemeyecek kayıtlar bırakmak niyetiyle bu işe giriştikleri şeklinde yorumlanabilir. Gerçekten uzaydan gelen kâşiflerin dünyaya inmesi, ya da dünyalı uzay adamlarının başka uygar gezegenlere ayak basması durumu düşünülürse, ırkların anlaşabilmesi için ilk ortak dil matematik ve

matematiksel denklemlerdir. Çünkü bir kere, böylesi bir yolculuğun bilimsel ve teknolojik temeli, matematiğe dayanmaktadır. Piramidin bize ulaştırdığı mesaj, gelecekte biz bu konuları yorumlamakta us-talaştıkça, daha başka bilgiler elde etmemizi de sağlayacak gibi görünmektedir.

Büyük piramidi inceleyenlere ve Kiptî inançlarına göre, bu piramitte, sonradan dağılıp kaybolmuş birçok bilgiler bir araya toplanmıştır. Zaman geçip insanlar eskiden bilinenleri bilmez duruma geldiğinde, bilgilerin bir kısmı destanlara geçmiş bulunmaktadır. Tanıdığımızı sandığımız uygarlıklardan önce dünyada başka bir uygarlığın bulunduğu dair ortaya çıkan bu belirtilerin bize gösterdiği bir husus da, bu eski uygarlıkların bazı noktalarda bizim uygarlığımıza benzer doğrultuda gelişmiş olmasına karşılık, bizim henüz hiç bilmediğimiz başka alanlara yönelmiş ve o alanlarda bilgi sahibi bulunmalarının da mümkün olduğudur. Dünyanın çeşitli yerlerinde bulunan çok büyük taş yapıtlar «atıf yapılamamıştır» şeklinde kayıtlandırılmıştır. Bunun anlamı, «kimin inşa ettiğini bilen yok,» demektir. Yapıtlar genellikle birbirine benzemekle ve gezegenlere, güneşe, aya, bunların yörüngelerine, burçlara ve diğer sabit yıldızlara atıf yaparak, başka güçlerin, bu arada manyetik alanların ve dünya akımlarının da izlerini taşımaktadır. Bu esrarengiz tarih öncesi yapıtlar arasında Meksika'nın Teotihuacan kentindeki piramitler Yucatan ve diğer kentlerdeki yapıtlar, Peru Ant'larındaki İnka öncesi kalıntılar, Nasca Vadisi çizimleri, Tiahuanaco'daki pek çok harabe (4500 metre yükseklikte), İngiltere Adaların-

daki dev taş yapılar, özellikle Stonehenge ve Avebury ve Brötanya'daki dik duran taşlar sayılabilir. Bu taşların dizilişi kıydan sonra da devam etmek-te, denizin ilerisine doğru gitmektedir. Ayrıca Ak-deniz adalarından bazılarındaki tarih öncesi hara-beleri, Ortadoğu'da, Güneydoğu Asya'daki kalıntı-lar, Carolines, Marquesas ve diğer Pasifik adala-rındaki cyclopean harabeler, Karaipelerin altındaki monolitik yapılar, Niebla (İspanya)'daki tarihöncesi taş yapıtları ve Mısır dahil, Kuzey Afrika'da, yapı-cısı bilinmeyen tüm eserlerle, ABD içindeki höyük-ler ve Çin'deki arkaik piramitler de bu arada de-ği-nilmesi gereken eserlerdir.

Yüzyılımızın başlarına kadar, Çin'de yapılacak tüm evler için önceden kâhinlere danışılır, yerdeki görünmeyen mutluluk izlerinden, toprağın üstün-den ve altından geçen iyi ve kötü **akım** yollarının etkilerinden yararlanılmaya çalışılırdı. (Pusulayı da Çinlilerden öğrendiğimizi hatırlamakta yarar var-dır). Çin mimarisi ve kentlerin genel görünümü ko-nusunda yorumcu olan Dr. Ernst Börschmann'a gö-re, tapınakların, pagoda'ların, tüm yapıların dizilişi, bir merkezden çıkıp yayılan ışınlar üzerine kurul-muş gibidir ve bir manyetik alana benzemektedir. Dünyanın gizli çizgilerini izleme yöntemi belki geç-mişteki ileri bir bilimden yadigar kalmış bir uygu-lama olabilir. Fakat bugün batıl ve feodalistik bu-lunması nedeniyle artık bundan vazgeçilmiştir. Oy-sa yine batıla dayalı olan **acupuncture** (iğnelerle te-davi), Çin'de bugün iktidarda olan yönetim tarafın-dan saygıdeğer bir düzeye yükseltilmiştir. Belki acupuncture da bugüne kadar sihir kisvesi alın-

da görünmesine rağmen, eski bilimsel bir yönte-min gölgesi olabilir.

Eğer manyetik ve ters manyetik kavramları, çok eski çağlarda anlaşılmış ve aslında yine manyetik bir güç olan yerçekimi de diğer doğal güçler gibi kanallize edilebilmişse, bugün nasıl yapıldığı an-la-şılamayan tarih öncesi yapıtlarının da oluşumuna bir ışık tutulabilir. Bu koca taşlar gerçekten dağla-rın tepesine fırlatılmış gibi görünmekte, uçurumla-rın ta tepesindeki koca monolitik taşlar, sanki ora-ya uçmuşa benzemektedir.

Bugün bilimciler Mısır piramitlerinin sırlarını ortaya çıkarmaya çalıştıkça, bu sırları hâlâ koruyan bazı eski elektromanyetik tekniklerin kalıntısının bu-na imkân tanımadığını duymak insana ilginç gel-mektedir. Sözgelişi piramitlerin içindeki mühürlü oda-lar. Bir süre önce Giza'daki Keften piramitinin iç yapı-sına geçebilmek amacıyla bir proje uygulanıyordu. Bu projede taşları etkileyen kozmik ışınları kaydedil-mekteydi. Proje, Kahire Üniversitesi profesörlerinden Dr. Amr Gohed'in başkanlığında yürütülüyordu. Kul-lanılan gereçler arasında yeni model IBM 1130 bil-gisayarı da vardı. Testler çok uzmanca uygulanı-yordu ama, aynı yerlerde uygulanan aynı testler, her gün başka sonuçlar veriyordu. Dr. Gohed bu konuda şunları söylemekteydi: «... Bilinen tüm bi-lim ve elektronik kurallarına meydan okuyan bir durum... Buna bilimsel olarak imkân yok.» Londra **Times** gazetesi ise bir yazısında şöyle demektedir: «... Büyük bir bulgunun umutları bugün bir yığın anlamsız sembol haline gelmiş bulunuyor...» So-nunda projenin başarısızlığa uğradığını kabul eden

Dr. Gohed, «...Piramidin içinde bilim kanunlarına meydan okuyan bir etken var.» demişti.

Burada aslında söz konusu olan, bilim kural-larına meydan okumak değil de, bugün bile anla-yamadığımız başka bilimsel kuralların, veya onların değişik uygulamasının geçerli olması, diye düşünö-lebilir. Dünyanın gizli güçlerini oluşturan baskılar, çekimser, hatta yalnız dünyanın değil, gezegenlerin, güneşin, ayın, yıldızların güçleri de kullanılmış ola-bilir.

John Mitchell, «Atlantis'in görünümü» adlı ki-tabında tarih öncesi kültürlerle değinerek şöyle de-mektedir: «Dünya, tarih öncesi mühendislik çalış-malarının yapıtlarıyla dolu. Hepsinde kutup manye-tik gücü kullanılmışa benziyor... Biz bugün, büyük-lüğünden ötürü bunca zaman varlığını fark ede-mediğimiz eski eserlerin arasında yaşıyoruz. Dağ-larda, yaylalarda, çöllerde, ormanlarda ve denizler altında bulunan büyük taş harabeler sanki birbirine bağlı, birbiriyle ilişkili gibi... O zamanın düşünö-rlerine göre, dünya da bir canlı yaratıktı. Onun da gövdesi, tüm canlı yaratıklar gibi, bir sinir siste-miyle kaplıydı ve sinirler bir manyetik alana bağ-lydı. Dünyanın sinir merkezleri, Çin tedavisinde acupuncture iğnelerinin batırıldığı noktalar gibiydi. Buraları korumak, kutsallaştırmak için üstlerine kut-sal tapınaklar yapılır, kozmik bir düzlen içindeki mikrokozm'lar gibi düzenle yerleştirilirdi...»

Uzak geçmişte bir ya da daha fazla uygarlığın yaşamış olduğu, bunların ya doğal, ya da kendi yarattıkları felâketler sonucu, günümüzden çok ön-

ce, tarih kayıtlarımızın başladığı M.ö. 4000'den de önce kaybolduğu yolundaki belirtiler, genellikle bilgi kırıntıları olarak zamanımıza ulaşmış, kulaktan kulağa söylene söylene, defalarca kopya edile edi-le elimize gelebilmiştir. Böyle bir çağdan kalmış olabilecek yapılar ve anıtlar gerçi çok etkileyicidir ama, bunların yapılış tarihini anlamak ya çok güç, ya da imkânsız olmaktadır. Buna ek olarak, uygar insanın ilk ortaya çıkışından gelişimine kadar aklı-mızdan tanıdığımız zaman süresi esas alınırsa, böy-le varsayımlı bir kültürün gelip geçmesi için arada pek de yeterli zaman kalmadığı söylenmektedir. Fa-kat Dr. Louis Leakey ile Mary Leakey'in Tanzania'da, Richard Leakey'in de Kenya'da ortaya çıkardığı bulgular, bize ilkel insanın varlığının 2.000.000 yıl geriye gidebileceğini göstermektedir. Fransa'daki Vallonet mağarasından çıkarılan ilkel aletlerin yaşı ise 1.000.000 yıldır. Günümüzden 30.000-35.000 yıl önce yaşadığı tahmin edilen Cro-Magnon insan tipine ait ele geçen kafatası kemikleri, beyin bü-yüklüğünün hesaplanmasına olanak vermiş, bu tür insanın bize denk, hatta zaman zaman daha üstün yetenekte olacağı belli olmuştur.

Fransa ve İspanya'da genellikle toprak düzeyi-nin çok altına inen mağaraların duvarlarında sık sık bulunan hayranlık uyandırıcı hayvan resimleri, dünyaya özgü sanat yeteneğinin belirtisi sayılmak-tadır. Bugün pek fazla tanımadığımız başka sanat değerleri, ilerde uygar insanın yeniden bir temel değerlendirmesinin yapılmasına gerek yaratabilir. Fransa'da, Lussac - les - Chateaux'da yassı kaya yüzlerine kazınmış olan ve yaşları üzerlerine biri-

ken toprak tabakalarından anlaşılan resimler, bizim mağara devri insanların çağı olarak hesapladığımız dönem için çok şaşırtıcı, hemen hemen inanılmaz denecek resimlerdir. Uygarlığın ilk kıpırtılarından binlerce yıl önce yapılmış bu resimlerde, modern görünüşlü insanlar, elbise, çizme, kemer, ceket, şapka giymiş olarak görünmekte, erkeklerin biçim verilmiş sakal ve bıyıkları bulunmaktadır.

Güney Afrika'da bazı derin mağaraların duvarlarında ortalama aynı çağlarda yapılmış resimlerde ise, beyaz gezginler, tanımlanamayan kılıklar içinde, bir tarihhöncesi safari'si, ya da keşif gezisi yaparken gösterilmektedir.

Tarih öncesi evrim şemalarımızda, her tip insanı, daha gelişmiş bir tür insanın izlediği görülmektedir. Her yeni insan türü, bir öncekinden daha uyumlu, güçlü ve gelişmiş gözükür. Bu genellikle doğrudur. Hayvan benzeri Neandertal insanın, yerini Cro - Magnon insana bırakması örneğinde olduğu gibi. Fakat dünyanın uzun tarihi içinde bu iki tür insanın, hatta bunlarla birlikte başka türlerin de, aynı çağ içinde yaşamış olması da bir olağandır. Tıpkı bugün dünyada atom bilimcileriyle Avustralyalı aborjinlerin bulunması gibi.

Eğer bizim bildiğimiz uygarlıklardan önce, ileri bir uygarlık yaşamışsa, bu dönemden bazı kesin belirtilerin kurtulup zamanımıza ulaşacağını (tabii eğer arkeolojik araştırmada hiç bir bulgu kesin diye kabul edilebilirse) ve bize günümüzden birkaç bin değil, birçok bin yıl önce böyle bir uygarlığın yaşamış olduğunu kanıtlayacağını beklemek, hiç de

hayal sayılmaz. Ne var ki, bizim bugünkü uygarlığımız birden yok olsa, nasıl birçok binalar, makineler ve eserler çürür, paslanır, dağılır, birkaç bin yıl sonra tanınmaz hale gelirse, o uygarlığın bıraktığı eserlere de aynı şeyler olmuş olabilir. Belki bazı eserlerin kalması olasılığı da vardır. Devamlı değişen yer kabuğunun altına gömülmüşse, kuzey ve güney kutup buzlarının altında korunmuşsa, ya da deniz tabanında saklanmışsa, bu mümkün olabilir.

Karbon 14, potasyum argon, uranyum toryum, termolüminesans, dentrokronoloji ve diğer tarih ölçme süreçlerinin ortaya çıkışı, uygarlığın başlangıcına ait eski inançlarımızı oldukça sarsmış bulunmaktadır. Ngwenya - Lesotho'daki bir demir madeninin, bundan 43.000 yıl önce bilinmeyen madenciler tarafından işletildiği anlaşılmıştır. İran'da bulunan taş aletlere verilen yaş 100.000'dir. Kuzey Michigan'daki büyük çapta bakır madeni işletmelerinin, kızıldillerden binlerce yıl daha eski çağların eserleri olduğu anlaşılmıştır. Utah'ın Watis yöresinde bir kömür ocağına kazılan tünel, bilinmeyen bir çağda kazılmış eski tünellerin arasına açılmıştır. Bu eski tünellerde bulunan kömürler çok hava almış olduğu için, yakılmaya elverişli değildir. Kızıldilleri destanları arasında bu madenlerden söz edenlere rastlanmamıştır. Ayrıca kızıldiller madencilikte tünel tekniğini de kullanmazlardı.

İnsanoğlu yerkürenin derinliklerine inip incedikçe, kömür, taş ve diğer tabakalar arasında, aletlerle yapılmış bazı insan yapısı eserler bulunmaktadır. Bu eserlerin yapılış zamanı o kadar eskidir ki, an^a

cak kabaca hesaplanabilmektedir. Fisher Vadisi (Nevada) da, bir kömür damarında, 15.000.000 yıl önceden kaldığı hesaplanan bir ayakkabı izi bulunmuştur. Gobi çölünde kumtaşı bir kayanın üzerinde, bir ayakkabı veya sandaletin çizgili tabanının izi bulunmuştur. Bu izin de birkaç milyon yıl öncesine ait olduğu belirtilmektedir. Utah'ın Delta yöresinde bulunan fosilleşmiş bir sandalet izinin de içine trilobit'ler gömülmüş olduğu anlaşılmıştır. Bu duruma göre trilobit'ler ya izin üstüne gelmiş, ya da izle aynı anda, ayakkabıdan buraya geçmiştir. Trilobit'ler, Paleozoik çağa özgü deniz hayvanlarıdır. En azından iki milyon yıldan beri nesillerinin tükendiğine inanılmaktadır. 1959 yılında İtalya'daki bir maden ocağından çıkarılan fosilleşmiş insan iskeletinin bulunduğu tabaka, milyonlarca yıl öncesine ait bir tabakaydı.

California'da bulunan bir kuvarz parçasının içinde, demir bir çivi görülmüştür. Nevada'da, 1865 yılında bulunan bir feldspatin içinde de, beş santim boyunda maden bir vida vardır. Vida okside olmuş, fakat izi feldspat'ın içine oyulmuştur. Taşın yaşı milyonlarca yılı bulmaktadır.

Peru'nun fethi sırasında, İspanyolların yönetiminde Perulu işçilerin çalıştırıldığı bir madende, bir kayanın içine gömülmüş bir çivi bulunduğu kayıtlara geçmiştir. Bu olay büyük şaşkınlığa ve tedirginliğe neden olmuştur. Çivinin açıkça görülebilen eskiliğinden ötürü olduğu kadar, Amerika'da İspanyollar gelmeden önce demirin hiç bilinmediği düşünülürse, bu şaşkınlığın sebebi daha da iyi anlaşılabilir.

Bu ve buna benzer olayların tarihsel yöntemlerle açıklanması o kadar güçtür ki, birçok kimse-ler bunları hiç yokmuş gibi aldırmaizlıkla karşılar-ken, bazıları da tümünü başka dünyalardan gelen konuklara yorumlamaktadırlar. Fakat bu eserlerin ve ayak izlerinin kendi dünyamızda, çok eskiden yaşamış ırklar tarafından bırakılmış olması da müm-kündür. Esasen bunların çoğunun madenlerde bu-lunması, çağlarının çok eski olduğuna ve ancak yerin altında ve koruyucu maddelerin arasında kal-dıkları için bozulmadan bize kadar ulaşabildiğine tanıklık etmektedir. Bütün bunlara rağmen yine de yaşları hesaplanamamaktadır. Geçen uzun süre içinde bu tür belirtilerin ne kadarının yok olduğu düşünöldüğü zaman, bize bu eski uygarlıktan ne-den yalnız birkaç parça eserle birkaç destan kal-dığı da bir dereceye kadar anlaşılabilir.

Nesli tükenmiş, fakat tanınabilir hayvanlara ait efsaneler ve resimler, geçmişte yaşamış bir kül-türün başka bir belirtisi olabilir. Tiahuanaco'da bu-lunan bir çanağın üzerine resmedilmiş toksodon'a çok benzeyen hayvan gibi. Toksodon, hipopo-tama benzer bir hayvan olup, türü uygar insanın ortaya çıkmasından çok önce tükenmiş sayılmaktadı-r. Ayrıca, hayvan zaten Tiahuanaco gibi dört bin beş yüz metre yükseklikteki çorak bölgede yaşaya-bilecek bir tür değildir. Üstelik Tiahuanaco'nun ye-ri de burada büyük bir kültürün gelişmesine elve-rişli değildir. Oysa bölgenin bugün karla kaplı olan daha üst kısımlarında, teraslanmış mısır tarlaları, derin bir gölde de okyanus faunası bulunmuştur. Belki Tiahuanaco kenti kurulduğu zaman tüm böl-ge çok daha alçakta, belki deniz kıyısındaaydı.

Peru'da Kenko yakınındaki Marcahuasi yaylasında çok büyük kaya oymaları vardır. Bazı yerlerde koca kaya tepelerine, oyularak biçim verilmiştir. Bu İnka öncesi oymaları sayısız çağların hava koşullarından etkilenmiş olmasına rağmen, aslan, at, deve ve fil resimleri hâlâ tanınabilmektedir. Bu hayvanların hiç biri uygar insanın yaşadığı çağda Güney Amerika kıtasında yaşamamıştır. Yine Peru'da, Pisco yakınlarındaki bir sahil kenti kalıntıları arasında bulunan çanakların üzerindeki lama resimlerinde hayvanların beş ayak parmağı olduğu dikkati çekmektedir. Binlerce yıl önce, lamaların ayaklarının böyle olduğu da bilinmektedir.

Kuzey ve Güney Amerika'nın birçok kaya formasyonları üzerinde dinozor'a benzeyen hayvan oymaları bulunmaktadır. Fakat çıyanlar, gila canavarları ve iguana'lar da aslında eski ataları olan dinozorlara çok benzedikleri için, bu oymaların gerçekten dinozor mu, yoksa bildiğimiz çıyan mı olduğu anlaşılarmamaktadır. Oregon eyaletinde kızıldirililerden, ya da onlardan önceki kavimlerden kalma dev çıyan resmi için de aynı kararsızlık söz konusudur. Fakat bu resim «stegozor'a» çok fazla benzemektedir.

Meksika'da, Acambro köyü yakınlarında 1945 yılında yapılan bir kazıda, yıllardan beri arkeoloji dünyasını birbirine katan kil heykeller ele geçmiştir. Bu heykeller, gergedan, deve, at, dev maymun ve dinozor heykelleridir. (Heykelleri bulan Waldemar Julsrud, bölge halkına yalnızca bulunan heykeller için para vereceğini duyurunca, burada yaşayan kı-

zıldirililer hemen heykellerin taklitlerini yapmaya koyulmuş, bu yüzden bilimsel çevrelerde bu buluşa daha da çok saldırılmasına sebep olmuşlardır.) Oysa karbon 14 deneyleri, heykellerin yaşı 3.000-6.500 olarak göstermektedir. Bir tanesi 'braşizor' denilen dinozor'a o kadar çok benzemektedir ki, arada geçen koca çağlar olmasa, insanın heykeli yapan sanatçının hayvanı görmüş olduğuna inanası gelir.

İlk insanların dinozor modelleri yapmaları, dinozorları mutlaka görmüş olmaları anlamına gelmektedir elbette. (Fakat belki kemiklerini görmüş olabilirler). Babil duvarlarında, öteki gerçek hayvanların arasına resmedilmiş olan St. George canavarı, Çin canavarı ve sirüs canavarı hiç de gerçek değillerdi. Yine de bazı ayrıntılar insanın bizim sandığımızdan çok daha erken ortaya çıktığını ve o çıktığı zaman neslinin tükenmiş olduğuna inandığımız bazı hayvanları görmüş olabileceğini belirtir yoldadır.

Bu hayvanların bazılarının üçüncü jeolojik zamana ait olduğu düşünülmektedir. Fakat bazı resimlerde, ikinci jeolojik zamana ait sürüngenler de görülmektedir. Yani insanın ortaya çıkışından çok öncesine ait. Bu durumda pek ilginç bir açıklama daha akla gelebilir. Eğer bizim çağımızdan önce de dünyada gelişmiş kültüre sahip, uygar insanlar yaşamışsa, bunlar da tıpkı bizler gibi merak duyarak eski canlıları, bu arada dinozorları keşfetmiş olabilirler. O uyarılığın dünyadan silinmesiyle, bu bilgiler efsanelere geçmiş ve bir de resimlerle ya-

şamış olabilir. Bunu söylerken daha günümüzden yüz yıl önce, tutucu kimselerin, bulunan dev fosilleri Tanrı'nın dünyayı yaratırken yaratmış olduğuna inandıklarını da hatırlamak yarar vardır.

«İlk biz değiliz» adlı kitabında tarihsel anakronizm'lerden söz eden Andrew Thomas, Moskova Paleontoloji müzesinde bulunan yaban öküzü kafatasını örnek olarak göstermektedir. Kafatası birkaç bin yaşındadır. Alın kısmında yuvarlak bir cismin oluşturduğu bir delik görülmektedir. Deliğin çevresinde çatlaklar bulunmaması, delin cismin sıcak ve hızlı olduğunu belirtmekte, deliğin biçimi de akla kurşunu getirmektedir. Kafatasına ateş edilmesi, hayvan öldükten sonra değildir. Çünkü yapılan incelemelerde, yaranın bir dereceye kadar iyileşmiş olduğu görülmüştür. Londra'da da buna benzer bir örnek vardır. Doğa Tarihi Müzesinde, Zambiya'da bulunmuş, 40.000 yıl öncesine ait bir insan kafatası bulunmaktadır. Bunun da sol tarafında benzer bir delik vardır. Tarih öncesinden kalma bu ateş etme kanıtları insanı oldukça düşündürmektedir.

Bu bulguların hepsi yoruma bağlı ve tek tek olmakla birlikte, dünya yüzünde uygar insanın sandığımızdan çok eski dönemlerde de var olması ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Dünyaya uygarlığın uzaydaki bir yerden getirildiğini düşünmesek de, kendi gezegenimizin tarihi bile bizden önce bir, ya da daha çok uygarlığın, kendilerini mahvetme düzeyine kadar gelişmiş olmasına yetecek zaman payı bırakmaktadır.

Bizler kendi uygarlığımıza başlangıç olarak M. Ö. 4.000 tarihini kabul etmekteyiz. Bu çağdaki ilkel tarım faaliyetlerinden bugünkü atom çağına gelmemiz, 6.000 yıl sürmüştür. İnsanoğlunun yaşını düşündüğümüz zaman, başka kültürlerin de, aşağı yukarı bizimkine benzer bir düzeye gelmesine yetecek kadar zaman geçmiş olduğunu görmekteyiz. Bazı eski kayıtların incelenmesi bize daha önce de insanların bugünkü gibi kendini yok etme yeteneğini elde ettiğini göstermektedir, incil'de ve Tevrat'ta dünya yüzünde büyük patlamalardan söz edilir (Sodom ve Gomora), Yunan mitolojisinde ve Kuzey ve Güney Amerika'nın kızilderili destanlarında olduğu gibi, Hint kayıtlarında da atom savaşının etkilerine çok benzeyen etkiler büyük ayrıntılarıyla anlatılır.

Kopya edile edile bize ulaşmış eski Hint kitaplarında, bugünkü teknolojik uygarlığımızı hatırlatan yazılar bulunmaktadır. Bunlar batıdaki eski eserler gibi yakılmamış, yok edilmemiştir. Bu satırlar, sanki binlerce yıl önce değil de şimdi yazılmışçasına, zamanın ve uzayın izafiyetinden, kozmik ışınlardan, yerçekimi kanunundan, radyasyondan, enerjinin kinetik niteliğinden ve atom teorisinden söz etmektedir. Hindistan'ın Vaisesika ekolü düşünürleri, atomların devamlı hareket halinde olduğu görüşüne inanırlardı. Zaman ölçüsünü saniyenin inanılmaz kadar küçük parçalarına bölmüşlerdi. Bu zaman birimlerinin en küçüğü, «bir atomun kendi ünitesi kadar yol alması» süresi olarak tanımlanırdı.

Mahabharata, uzayın yaratılmasını, dini, duaları, âdetleri, tarihi ve eski Hint tanrılarıyla kahraman-

larını anlatan 200.000 mısralık bir destan şiiirdir. İçinde modern çağa çok uyan referanslar bulunmaktadır. Bu satırların aslında 3.500 yıl önce yazıldığı kabul edilmekle birlikte, bundan binlerce yıl önce yer almış olaylardan söz edilmektedir. Mahabharata'nın mısraları arasında, yazarın gözleriyle seyrettiği bir atom savaşının tarifine benzer anlatımlar da bulunmaktadır.

Batılı düşünür ve din bilginleri 1880'lerde Mahabharata'yı iH< okuma fırsatını elde ettikleri zaman (ilk çeviri 1884 yılında tamamlanmıştı), eski vımanalardan söz eden bölümleri şiirsel bir hayal farzetmişlerdi. Oysa bu satırlar uçakların nasıl yapıldığına, nasıl çalıştığına, nasıl savaştığına dair ayrıntılarla doluydu. Bundan başka, düşman ordularını kendinden geçirebilen bir silâhtan da söz ediliyordu, (mohanastra - bayılma oku). Bir de «iki katlı gök arabaları» anlatılmaktaydı. Bunların «bir sürü penceresinden dışarıya alevler çıkıyor ve arabalar gökte kuyruklu yıldız gibi görünecek kadar yükseliyor, güneşin, yıldızların bulunduğu yörelerde doluyorlardı.»

Mahabharata'nın batı dillerine çevirisi yapıldığı zaman, henüz uçakların bile ortaya çıkmamış olduğu bir gerçektir. Nerede kaldı, zehirli gaz, sinir gazı, insan taşıyan roketler ve atom bombaları! O zamanın batılılarına bu sözler çok zengin bir hayal gücünden başka hiç bir anlam ifade etmiyordu. Oysa o zaman tanınan başka silâhlardan söz eden bölümler pek güzel anlaşılmaktaydı. Bazı modern silâhlar, kontrollü ateş gücü, çeşitli cephaneler, bom-

balar ve füzeler, demir fişekler, kurşunla ateş etme, patlayıcı maddeler, fırtına gibi gürültü çıkaran silindir biçiminde toplar gibi şeylerden söz edildiği zaman, bunlar çok eski bir Hindistanı bile ilgilendirse, kimsenin pek şaşırtığı yoktu. Çünkü okurların çoğu, bunların metin içine çeviri sırasında, çevirmenler tarafından sızdırıldığına, «Biz Hintliler bunları sizden çok önce biliyorduk» iddiasının ürünü olduğuna inanmaktaydılar.

Mahabharata'da anlatılan bir kısım silâhlar, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra daha iyi anlaşılmasına başladı. Hintli savaş yorumcusu Ramchandra Dikshitar (Eski Hindistan'da Savaş), artık savaşın Mahabharata'da anlatılan düzeye ulaştığını, vımanaların uçaklar, monahastra'nın da zehirli gaz olduğunu ileri sürmekteydi. Gerçi geçen yüzyılın bazı İngilizleriyle, birinci dünya savaşının subayları, Mahabharata'nın silâhlarından bazılarını anlamaya başlamışlardı ama, kitapta anlatılan silâhların bir kısmı o kadar düşünülemeyecek şeylerdi ki, çevirmenleri çok çaresizlik içinde bırakıyorlardı. Baş çevirmen P. Chandra Roy bile, kitaba eklediği önsözde, «Bu kitapta, İngiliz okuruna gülünç gelecek pek çok şey vardır.» demekteydi.

1880'de gülünç veya esrarengiz gelen şeyler, bugünün insanlarına hiç de anlaşılmasız gelmemektedir. Eski bir savaşın söz eden aşağıdaki satırlar bizlere gerçekten çok tanıdık gelmektedir. Atom çağımızdan binlerce yıl önce yazılmış olmasına rağmen:

Bir tek cisme tüm evrenin gücü dolmuş. Bir sütun duman ve alev... bin tane güneşin par-

lakhgına denk... muhteşem bir biçimde yerden yükseldi... Bu bilinmeyen bir silâhtı. Demirden bir yıldırımdı. Tüm Vrişni ve Andhaka ırklarını küle çeviren bir ölüm habercisiydi... Cesetler öylesine yanmıştı ki, tanınamıyordu bile. Saçları, tırnakları düşüyordu. Çanak çömlek, hiç bir nedenden yokken kırılıyor, kuşlar bembeyaz kesiliyordu. Birkaç saat sonra tüm yiyecekler hastalığı almıştı... Askerler bu ateşten kurtulmak için kendilerini nehirlerle attılar, her yanlarını ve silâhlarını iyice yıkadılar...

Bu korkunç silâh... kalabalık insan gruplarını, atları, filleri, arabaları, silâhları önüne katıp, rüzgâr önündeki kuru yapraklar gibi uçurdu... Uçan kuşlara benziyor, pek güzel görünüyordular...

Böyle bir patlamanın gözle görülen sonucuna, bizim alıştığımız gibi «mantar» denilmemekte, olmayı görmüş, dinlemiş, ya da hayal etmiş olan yazar bu dumanı, «birbiri üstüne durmadan açılan bulutlar... sanki bir şemsiyeler yığını» diye tanımlamıştır. Bu bizim görüşümüzden biraz farklı olmakla birlikte, pek de kötü bir benzetme sayılmaz.

Silâhın, ya da bombanın yaklaşık ölçüleri bile verilmiştir:

...Bir ölüm şaftı. Boyu üç kübit ve altı kadem. Bin gözlü İndra'nın yıldırımının gücünü taşıyor. Tüm canlıları öldürüyor... Havada çarpışan iki roket ise, şöyle anlatılmaktadır:

...İki silâh gökyüzünde birbiriyle buluştu. O

zaman bütün dünya, dağları, denizleri ve ağaçlarıyla birlikte, titremeye başladı. Tüm canlılar, silâhların enerjisiyle ısındılar ve çok fazla etkilendiler. Gökler alev alev yandı ve bir ufuktan bir ufka dumanla doldu...

Mahabharata'da anlatılan büyük savaş birçok kimseler tarafından, kuzeyden inen Arî'lerin, yarımada'nın güney kesimlerini işgali biçiminde yorumlanmaktadır. Oysa böyle bir hikâye, zamana uyan, anlaşılabilir deyimlerle, **İlyada'da** olduğu gibi anlatılabilir, bir «science-fiction»a yonelinmeyebilir.

Ayrıca, Mohenjo - Daro, Pakistan'daki Harappa gibi çok eski kent kalıntılarında bulunan cesetlerin çok radyoaktif olduğunu belirtmek de konuyla ilgili gibi görülmektedir. Bu kent'lerin tarihleri hakkında, birdenbire yok edildiklerinin dışında pek fazla şey bilinmemektedir.

Eski atom savaşlarının böyle anlatılmış olması, yazarın bu tür olayları görmüş olduğuna, ya da bu olayların onun hayal gücünün dışında gerçekten yer almış olduğuna kanıt teşkil edemez. Çağımızda da bir gazetede çıkan resimli roman şeritlerinden **Buck Rodgers** son zamana kadar atom bombalarını anlatıp durmaktaydı. Gerçek atom bombasının denemesi New Mexico'da yapıldıktan sonra FBI örgütü resimli romanın yazarıyla görüşerek, kendisini romanında bu konularla ilgilenmekten caydırdı. Sonradan gerçek olan «science-fiction» örneklerinden biri de Jules Verne'in «Aya Yolculuk» adlı kitabıdır. Kitapta, hayal ürünü ay yolculuğunun başlama noktası bile Florida olarak gösterilmektedir.

Yani bu satırlar gerçek ay yolculuğunu, yüzyılı aşkın bir süre önceden anlatmaktadır. Bir ilginç rastlantı da, Verne'in 100 yıl önce Kaptan Nemo'nun denizaltısı için verdiği ölçülerin, bugünkü ABD atom denizaltılarının ölçüleriyle hemen hemen aynı olmasıdır. Swift'in kitabıyla Mars'ın iki ayı arasındaki ilişki de şaşırtıcıdır. Gulliver'in Yolculuklarını yazarken Swift 1726 yılında Mars'ın iki ayını tarif etmiş ve gezegenin çevresinde dönmeleriyle ilgili olarak gerçeğe çok yakın rakamlar vermiştir. Oysa onun böyle rastgele (ama büyük bir isabetle) değiştiği iki ay, 1877 yılına kadar keşfedilmemiştir. Fakat ne olursa olsun, Verne de, Swift de, Buck Rodgers'in yazarı da, bilim çağında yaşayan insanlardı. Onların gününde böyle buluşların gerçekleşmesi yalnızca bir zaman sorunuuydu. Fakat Hint kayıtları, bundan altı bin yıl önce, belki daha da önce yazılmıştı.

Uygur insanın dünyada bizim sandığımızdan daha uzun bir süreden beri var olduğuna inanan batılı ve Asyalılar, sivrilen ve sonra yok olan destanlardan başka iz bırakmayan uygarlıkların gelip geçmiş olduğuna inanmayı pek de o kadar imkânsız bulmuyorlar. Bu yüzden de, atomlardan, atom yapısından, atom silâhlarından, ileri teknolojiyen söz eden bu Hint kayıtlarının, tarih öncesi uygarlıklardan arta kalan anılar olduğunu kabul ediyorlar.

Hint destanlarının anlattıklarını incelerken, dünyanın bazı yerlerinde yer kabuğunun binlerce yıl öncesinden kalma atom yaraları gösterdiğini de hatırlamak gerekmektedir. Sibiryâ'da, Irak'da ve Mo-

golistan'da böyle yerler vardır. Moğolistan'daki izler, bugün Çin atom testlerinin bıraktığı izlere çok benzemektedir, yalnız bugünkü toprak düzeyinin çok derinlerinde bulunmaktadır.

1947 yılında güney Irak'da yapılan bir keşif kazısında, arkeolojik maden shaftı denilebilecek türde bir kazma işlemine girişilmiştir. Bugünkü toprak düzeyinden başlanarak aşağıya doğru inilmiş, eski Babil kültür düzeyi, Kaide uygarlığının izleri ve daha aşağıda da Sümerlerin düzeyine varılmıştır. Bu düzeylerin her birinin arasında sel dönemleri izlenmektedir. Daha aşağıda ilk köylerin kalıntıları bulunmuş, bundan sonra, M.Ö. 6.000-7.000 yıllarına rastlayan ilkel çiftçilik belirtileri görülmüş, bunun altında, hayvancılıkla uğraşan bir kültür dönemi izlenmiş ve sonunda Magdalen mağara kültürüyle aynı çağa, 16.000 yıl öncesine karşın bir düzeye varılmıştır. Bu tabakaların hepsinin altında, bir zerrelenmiş cam çölüyle karşılaşılması bulunmaktadır. Bu tabaka, atom çalımını başlatan ilk denemelerden sonra New Mexico çölünün görünümünden başka hiç bir şeye benzetilememektedir.

KONUKLAR:
KORUYUCU MU, YAĞMACI MI, YOKSA
KAYITSIZ GÖZLEMCİ Mİ?

EĞER BAZI yerlerden, özellikle Bermuda Üçgeninden uçaklar, gemiler ve insanlar alınıp kaçırılıyorsa, bunu ister UFO'lar, ister başka etkenler yapsın, herhangi bir incelemenin ana konusu olayların nedenlerini bulmak olmalıdır. Bazı araştırmacılar, dünyanın pek ilkel sayılabilecek insanlarına oranla bilimsel açıdan birçok ışık yılı daha ileri olan zeki birimlerin yüzyıllardan beri bizim gelişmemizi izlemekte olduğuna, zamanı geldiğinde işe karışıp, bizim kendi gezegenimizi kendi elimizle yok etmemizi engelleyeceğine inanmaktadırlar. Bu görüş, yakın veya uzak uzaydan gelen bu varlıkların iyiliksever bir niteliğe sahip olduklarını varsaymaktadır ki, kâşiflerin ve öncülerin çoğunlukla bu niteliklere sahip olmadıkları da açıktır.

Beri yandan, Bermuda Üçgeninin yakınında ve başka elektromanyetik ve gravitasyonel akımların

düğüm noktalarında, başka bir zaman veya uzay boyutuna bir pencere bulunduğuna, dünya dışı varlıkların ellerindeki çok ileri gereçlerin yardımıyla istedikleri zaman buradan içeriye girebildiklerine, fakat insanlar buralardan geçtikleri zaman, geriye dönmelerinin imkânsız olduğuna, ya eriştikleri bilim düzeyinde, ya da dönüşlerinin yabancı güçler tarafından engellendiğine inananlar da bulunmaktadır. Kaybolma olaylarının birçoğu, özellikle gemilerin tüm tayfalarının ve insanların yok olması olayları, bir çeşit yağmayı akla getirmektedir. Bunun amacı uzay hayvanat bahçeleri için örnek toplamak, gezegenlerdeki uygarlık düzeyini sergilemek olabileceği gibi, deneyler yapmak amacıyla da taşıyabilir.

Dr. Manşon Valentine, gelenler arasında birbirine benzemeyen, hatta zaman zaman düşmanca duygular taşıyan uzay konuklarının bulunabileceğini söylemektedir. Belki uzaydan, belki okyanusların derinliklerinden, hatta belki de başka bir boyuttan gelen bu canlılar, bize akraba da olabilirler. Binlerce yıl öncesinden bağlandığımız kuzenlerimiz de olabilirler. Bugün yeterince uygar bir düzeye ulaşmış oldukları için bizi ve dünyamızı korumak isteyebilirler, ya da kendi çevreleri için endişe duyuyor olabilirler.

Bu son görüş bizi, dünyanın ve dünya nüfusunun gezegenleri kapsayan bir felâketi meydana getirmeye gittikçe daha yaklaştığı noktasına getirmektedir. Geçmiş binlerce yıl içinde böyle olaylar daha önce de yer almış olabilir. Fakat dünya ne ka-

dar büyük tehlikelerden geçmiş olursa olsun, yandaki gezegenler ve ay gibi yaşanmaz hale gelmemiştir. Eski kavimler arasında, bu noktaya yakın felâketlerin anıları hâlâ yaşamaktadır. Bu kavimler de yok olma noktasına çok yaklaşmış, bir avuç insan halinde kalmışlardır. Bunların incancına göre geçmiş dünya felâketleri bir tane değil, birkaç tanedir. Orta Amerika'nın kızıldilleri bugüne kadar dünyanın üç kere son bulunduğunu hatırlamakta, bir dördüncüsünden de emin bulunmaktadır. Bu seferkinin ateşle olacağına inanmakta ve zamanının da yaklaştığını söylemektedirler. Amerika'nın kızıldilleri kavimleri arasında belleği en ayrıntılı anılarla dolu olan ve uzayı da en iyi tanıyan Hopi'ler de dünyanın daha önce felâketlere uğradığını söylemekte, bunun bir kere volkanik patlamalar ve ateş yüzünden, ikinci kere depremler ve dünyanın ekseninden çıkması yüzünden, üçüncü sefer de, üçüncü dünyanın kavgacı insanlarının yanlış hareketleriyle patlamalar ve kıta batmaları yüzünden olduğunu anlatmaktadırlar. Bu üçüncü felâkete, Hopi'lere göre, ulusların hava savaşlarında birbirinin kentlerini yok etmeye çalışmaları sebep olmuştur. Aslında dünyanın ekseninden çıkması sözü bile, küçük bir kızıldillerli kabilesi için fazla sayılabilecek bir bilgiyi gerektirmektedir. Bunu ileri sürebilmek için yalnızca dünyanın biçimini bilmekle kalmayıp, dönüşünü de biliyor olmaları gereklidir. Bilim dünyasında dünyanın gerçekten böyle bir olayla karşılaştığı, sonra eksenini kendiliğinden düzelttiği yolundaki kuramı Hugh Auchincloss Brown ileri sürmektedir. Bilimciye göre eksen sapmasının nede-

ni, kutupların birinde fazla buz birikmesi nedeniyle ağırlık dengesinin bozulmasıdır.

Eski kızıldilleri efsaneleri dünyanın dokuz krizden geçtiğini hikâye ederler. Diğer eski çağ kültürlerinden kalan bilgilere göre, bu sayı değişebilmekle birlikte, dünyanın ara sıra böyle tehlikelere uğradığı inancı değişmemektedir.

Eflatun, **Critias** dialogunda, Mısırlı bir papazın Solon'a şunları anlattığını söyler:

...İnsanoğlunun yok olması, birçok nedenlerle, bugüne kadar çok olmuş ve yine de olacaktır.

Sonra Mısırlıların, sakladıkları kayıtlar sayesinde bunları nasıl bilebildiklerini Solon'a anlatan papaz, şu sözleri eklemiştir:

...bundan sonra, zamanı gelince göklerden inen akarsu, insanoğlunun üzerine veba gibi çöker... o zaman, tıpkı çocuklar gibi, her şeye yeni baştan başlamak gerekir... (Sonra Yunan kayıtlarının yetersizliğini küçümseyerek) Siz dünyanın yalnızca bir felâketini hatırlayabiliyorsunuz. Biz ise birçoğunu...

Eskiçağda inanılan, bugün de Asya'da hâlâ izleri görülen «devrî uygarlık» kuramı, bizim **kültürümüzün** temelini oluşturan evrim ve ilerleme teorisine ters düşmektedir. Bilgilerimiz arttıkça, eski çağ insanların inandıklarının, gerçeğe sandığımızdan daha yakın olduğunu anlamamız da mümkündür.

Dünya felâketleri ve tüm uygarlıkların ortadan

silinmesi çeşitli nedenlere yorumlanabilir. Bu nedenlerin bir kısmı bugün bizleri de tehdit eden şeylerdir. Ne kadar görmezden gelsek, ne kadar düşünmemek istesek de, bu bir gerçektir. Bunların arasında bir kere dünya nüfusunun fazla artması yer almaktadır. Eski kaynaklarda buna benzer bir duruma ancak Mahabharata'da değinilmektedir. Hint yarımadasının güney bölümünün o zaman da, bugünkü gibi, çok fazla kalabalık olduğu anlaşılmaktadır. Kaynaklarda sözü edilen atom savaşı, böyle bir durumu, tatsız biçimde bile olsa, çözümlenmenin bir yoludur elbette. Yalnız gezegenimizdeki hayatın gereğinden fazlasını yok etme ve gelecekte dünyayı yaşanmaz bir hale getirme tehlikesini peşinden sürüklemektedir. Ayrıca, atomik reaksiyonlar çok güçlü olursa, sismik felâketler ve eriyen kutup buzlarının sebep olduğu sel baskınları da söz konusu olabilir.

Atomla ilgili olmayan, fakat teknolojik gelişmelerle çok yakından ilgili olan başka felâket nedenleri de, gözümüzün önünde geliyor olabilir. Bunların sonuçları ancak zamanla anlaşılacak durumdur. Bugün için, atom denemelerimizin, nükleer atıkların, çevre kirlenmesinin, ekoloji dengesindeki bozukluğun yanı sıra, çok sürprizli sonuçlar getirebilecek bir sürü deneyi de, bilerek veya bilmeyerek, yürütmekte olduğumuz bir gerçektir.

Buna bir örnek, Woods Hole Oseanografi Enstitüsünün eski müdürü Dr. Columbus İslin'in bir gözlemleri ortaya çıkmaktadır. Atmosferde karbon dioksit artışı konusunda, Dr. İslin şöyle demektedir:

...Son 100 yıl içinde endüstrileşen dünya ıygarlığı fosil yakıtları gittikçe daha çok kullanmaya başlamış, ve bunun sonucu olarak 1,700 milyar ton karbon dioksit atmosfere yükselmiştir. Bu miktar, bugünkü karbon dioksit oranının yüzde 10'ini oluşturmaktadır. Eklenen yeni karbon dioksidin üçte iki kadarı denizler tarafından emildiği için, bugün atmosferde %20 karbon dioksit artışı hesaplamak normal görülmektedir... Böyle bir artışın etkilerini önceden bilmek kolay değildir. Fakat bunun, atmosferin aşağı tabakalarında birkaç derecelik bir ısınmaya sebep olabileceği akla yakın gelmektedir. Bu durumda, elimizde olmadan, çok büyük bir deneye girişmiş olduğumuz söylenebilir.

İnsan faaliyetleri yüzünden kutup buzlarının erimesi, bu yüzden kıyı bölgelerini suların basması, Tufan destanlarında anlatılanlara ve Atlantik, Karaipler, Akdeniz ve diğer yerlerde yer aldığı tahmin edilen olaylara çok benzemektedir. Dev süper tankerlerin birinden petrol boşalması, ya da kutuptan geçen boru hattının etkisi yüzünden bile, kutup buzlarında bir erime başlayabilir ve bu olay umulmadık sonuçlara yol açabilir.

Hayvan türlerinden bu kadar çoğunun soyunun tükenmesi de, şimdiden ön görmediğimiz bir felâketin nedeni olabilir. Daha önceki felâkette, bu işler moda olmadan çok önceden, akıllı bir ekolog olduğunu teslim etmemiz gereken Nuh'un, gemisine yararlı hayvanlardan birkaç çift aldığı, fakat yararı olsun olmasın, öteki hayvanlardan da hiç de-

ğilse birer çift aldığı dikkati çekmektedir. Belki barbarlıktan uygarlığa tırmanış ve bunun sonunda atom bilincine erişme, tüm evrende zeki bireyler için doğal bir süreçtir. Belki dünya dışında, ya da Sanderson, Valentine ve diğerlerinin öne sürdüğü gibi bu dünyada bize görünmeden yaşayan başka uygar sistemler, zamanında kendilerini de tehdit etmiş olan bu tehlikeyi yenmeyi bilmiş, şimdi de Bermuda Üçgenindeki gibi pencerelerden bizim ne yapacağımızı izlemeye koyulmuşlardır. Bunu yaparken amaçları, ya tarafsız gözlem, ya bugünkü uygarlık silinmeden bazı örnekler almak, ya da uygarlığımızı yok olmaktan kurtarmak olabilir. Belki bu güçler uygarlığımızı yönetip ona yön vermeyi de düşünmektedirler. Tıpkı güçlü ülkelerin daha az gelişmiş ülkelere yaptığı gibi. Fakat bu gözlemcilere böyle amaçları mal etmek, onların da bizim gibi düşündüğünü varsaymak demektir. Oysa vahşi hayvanlar, koleksiyoncuların onları neden yakalayıp bir yere kapatarak sergilemek istediğini, neden kesip yemediğini bir türlü anlayamazlar. Belki UFO'lar gezegenimizi gerçekten yalnızca «gözlüyor»lardır. Eğer bu doğruysa, bunu çok uzun bir süreden beri yapmaktadırlar da çeşitli olaylarla kendini göstermiştir.

Eğer yabancı bireylerin dünyayı ziyaret ettiği veya gözlediği hipotezinde bir gerçek payı varsa ve bunların her ne amaçla olursa olsun, bilgi ve örnek topladığı, bunu özellikle Bermuda Üçgeni içinde yaptığı doğruysa, o zaman bu alanın neden uçan dairelerin yoğun olduğu alan olarak seçildiğini düşünmek de ilginç olmaktadır. Yakın geçmiş-

te, gökte «semaî» uçan cisimlerin görüldüğü yerler dikkatle incelenirse, UFO'ların evrimimizin çeşitli dönemlerinde kültürel ve teknik gelişme merkezlerini ziyaret ettikleri, sanki gelişen uygarlığın bir tehlike yaratacak duruma gelip gelmediğini kontrol ettikleri görülür. Geçmişte kaydedilip günümüze kadar gelen UFO raporlarındaki tempoyu gözden geçirmek, dünyaya verilen önemde bir değişiklik olduğunu göz önüne serer gibidir. Ayrıntılı olarak not edilen ilk uçan daire ziyareti, Mısır'da, Firavun Üçüncü Turmosis zamanında olanla, Sümer'li Etana'nın gökte yaptığı gezitidir. İncil'de Ezekiye'nin yazdığı bölümde, uzay yolculuğunu ve dünya dışı yaratıklarla ilişkisi daha ayrıntılı biçimde izleyebiliyoruz. Ezekiye bize on dokuz yıllık bir süre içinde, uzay aracı olabilecek bir cismin dört kere geldiğini bildirmektedir. Bir keresinde, iki tanesini bir arada gördüğünü söylemektedir. Tıpkı Etana gibi, o da bu araca binmiş, uzayda yolculuk yapmış olduğunu anlatır. Eliyah'ın da ateşli bir arabayla göklere çıktığı ve bir daha dönmediği, din destanlarına geçmiştir. Hindistan'da Rama'nın uzay yolculuğu, Amerikalarda gökten tanrıların gelip Tiahuanaco'yu kurduğu anlatılır. Bundan sonra eski Yunanlılardan, Romalılardan, Rönesans Avrupasından, ve bugün de dünyanın her yanından ve özellikle Bermuda Üçgeni dolaylarından, bu yabancıların teknolojik uygarlığımızla ilgilendiğini belirtir türde raporlar gelmiştir. Özellikle ilgilerini çeken konuların, hava yolculukları, uzaya çıkış ve modern savaş yöntemlerimiz olduğu düşünülebilir, ikinci Dünya Savaşında olsun, Kore savaşında olsun, savaşan uçak-

ların yakın çevrelerinde açıklanamayan ışıklar ve cisimler gördüğü bilinmektedir. Hatta bu olaylar çok sık yer almış, savaş pilotları için alışılmış olaylar haline gelmiştir. Şimdi ise, UFO'ların en yoğun olduğu alanlar, uzay merkezlerinin yakınına olmaktadır. Bunun nedeni, ya bu gelişmenin teknik bir potansiyel yaratması, ya da güneş sistemi ve evrenin bir bölümü için tehlike teşkil etmesi olabilir.

Ivan Sanderson'un teorileri ise, okyanuslarımızın durumunun, buralarda yaşayan gelişmiş hayat biçimleri için tehlikeli olmaya başladığı yolundadır.

Bu kitabın Altıncı Bölümünde sıralanan olaylardan başka, Amerikan Donanma birliklerinin tanık olduğu pek çok su altı UFO olayı da vardır. Bunlar, tüm benzer olaylarda olduğu gibi, sansür nedeniyle kamuoyuna açıklanamamaktadır. Bilinen yalnızca olayın ilk yer alışı sırasında verilen ilk bildiriler raporudur. Bunlardan en dikkati çeken biri, hızı 150 deniz milinden fazla olan bir deniz cisminin önce bir destroyer, sonra da Rico'nun tarafından, 1963 manevralarında Puerto Rico'nun güneydoğusunda görülmesi olayıdır. Bu yer, Bermuda Üçgeninin güney ucuna rastlamaktadır. Manevranın amacı bir izleme alıştırması olduğu için, görülen cismin de manevra'ya dahil bir araç olduğu sanılmıştır. Donanmaya ait on üç araç, hızla ilerleyen bu cismi görmüş, gemi kütüklerinde anlatmışlardır. Cisim dört gün süreyle izlenmiş, bu arada zaman zaman dokuz bin metre derine inmiş ve inanılmaz hızını bu derinlikte bile korumuştur. Birçok görgü tanığı cismin tek pervaneye yürüyen bir araca benzediğini

ifade etmişse de, aslında ne olduğu hiç bir zaman anlaşılamamıştır.

UFO'ların denizden yükselmesi, denize dalması ve deniz altında hareket etmesi ile ilgili raporlar çok uzun süreden beri söz konusu olmakla birlikte, 1963 manevralarına kadar hiç biri bu kadar kesinlikle saptanmamış, böylesine izlenmemiştir.

Denizlerin altında eskiden kalma bir insan türünün, ya da başka uygar bir hayat türünün varlığı düşünülürse, bunların yaşama alanı bizler gibi belirli bir düzeye sınırlı olmayıp çok geniş olduğu için, geçen birkaç bin yıl içinde bizim yaşamışımıza ilgi göstermemiş olmaları da doğaldır. Fakat teknik potansiyelimiz onlar için ve onların yaşadığı çevre için bir tehlike olmaya başlayınca, bugüne kadar uyguladıkları «bırakınız yapsınlar» politikası değişmiş olabilir ve Bermuda Üçgeni olayları, daha kesin bir adım atılmadan önce uygulanan keşif veya araştırma niteliğini taşıyabilir.

İspanya açıklarında ve Amerika kıta sahanlığında, suların berrak olduğu günlerde sünger ve istakoz avcılığı tarafından görülmüş olan transparan su altı kubbelerini söz konusu eden Ivan Sanderson, bunlar eğer gizli savunma silahları değilse, su altı yaratıklarının okyanus kirlenmesini nötralize etmek amacıyla kurdukları yapıtlar olabileceğini ileri sürmektedir. Bu düşünüş biraz daha ileriye götürüldüğü zaman, dünyanın yapı yönünden büyük bir dinamo olduğu dikkate alınırsa, okyanuslara elektromanyetik şebekeler döşeyerek gerekli dürtüleri sağlamakla gezegenimizin dönüşünü de etkilemek ve değiştirmek mümkün demektir.

Bu olasılık, Atlantis'in enerji kaynaklarıyla ilgili yeni kuramları, Sargasso denizinin altında yatan ve hâlâ bir dereceye kadar çalışır olduğu ileri sürülen kristal laser komplekslerini, bunlardan doğan elektromanyetik baskıları ve bu yüzden hava ve deniz taşıtlarının arıza yapıp parçalanmasını düşündürmektedir.

Dünya dışı yaratıkların bizi neden ziyaret ettiğini, bunu hangi amaçlarla yaptığını düşünmek, bizler için doğal bir davranıştır. Bu düşünüş yoluyla gidersek, konukların bizi kendimizden korumak amacıyla geldiklerini düşünebileceğimiz gibi, amaçlarının korumaktan çok bir koleksiyon olduğu yargısına da varabiliriz. Bermuda Üçgeni içinde kaybolan uçak, tekne ve gemilerin sayısı göz önüne alındığında, bu ikinci amaç akla daha da yakın gibi görünmektedir.

Berkeley Üniversitesinde Mühendislik dalında profesör olan Dr. John Harder, 1973 ekiminde hiç de gururlanamayacağımız şöyle bir görüşü ileri sürmüştür. «Belki de dünyamız bir uzay hayvanat bahçesidir. Evrenin tüm diğer bölümleriyle ilişkileri kesilmiş bir bahçe. Yalnızca ara sıra bakıcılarımız gelir **parça nünune** topluyor ve bizlere bir göz atıyor.»

Bir başka kurama göre de, bu konuklar insanlığın kaderine karşı kayıtsızdır. Kendi amaçlarını izlemektedirler. Bu amaçların ne olduğunu bizim bümeye olanağımız yoktur. Bu arada sebep oldukları zararlar da, istemeyerek yaratıkları ionizasyon alanına girenlerin başına gelen felâketler olmaktadır.

Gazete ve dergi sayfalarında «Kayıp Atlantis

hâlâ sağlam! Uçakları ve gemileri kaçırıyor!» biçiminde manşetler atılmasının esas dayanağı bu görüştür. Bir laser ışınının uçakları parçalaması ve atomize etmesi mümkündür. Fakat dev laser komplekslerinin binlerce yıl su altında kaldıktan sonra hâlâ çalışır halde olabileceğine inanmak biraz gülünçtür. Çünkü bildiğimiz kadarıyla dev laserlerin yaratılması ve yönetilmesi gerekmektedir.

Ne var ki, laserler dünyamızda oldukça yeni bir buluştur. Konunun gelişmesi ve bilgilerimizin artmasıyla, bu inançlarımızın da değişmesi mümkündür. Sözgelisi, ultra-viole laser ışını henüz elde edilememiştir. Bu ışının 'X ışını' laserlerden çok daha fazla enerjiye sahip olacağı açıktır. Laserlerin birikmiş güneş enerjisinden, ya da Atlantis'de uygulandığı ileri sürüldüğü biçimde dünyadaki bir enerjiden yararlanarak çalıştırılması durumunda da, enerjileri artacaktır. Hem geçmişte yaşamış herhangi bir uygarlığın da tıpkı bizim uygarlığımıza paralel doğrultuda gelişmiş olması gerekli değildir. Bugün dünyanın teknolojik gelişme olanaklarını sınırlandıran koşulların onların zamanında da aynen geçerli olduğu da düşünülemez.

Bermuda Üçgeni içinde yer almış yüzlerce kaybolma olayını düşünürken, bunların ortak yanının, gemi ve uçakların hiç bir iz bırakmadan yok olması veya içlerindeki insanların iz bırakmadan yok olması olduğu görülmektedir. Böyle olaylar tek tek ele alındığı zaman olağanüstü koşullar, rastlantılar, hava olayları, insan hataları gibi nedenlerle açıklanabilirler. Fakat Bermuda Üçgeni olaylarının pek

çoğu açık ve güzel havada, limana veya alana yakın yerde olduğu için, bugünkü kavramlarımız için-de açıklanmaları çok güç olmaktadır.

Bermuda Üçgeninin tarihi, eski ve yeni efsanelerle renklenmekte, bunlara akla sığmayan sapmalar ve kabul edilirse bilinen fizik kurallarını altüst edebilecek yeni görüşler katılmaktadır. Bermuda Üçgeninin hikâyesi, kayıp ve batık kıtaları kapsamakta, unutulmuş uygarlıklara, yüzyıllardan beri uzaydan dünyamıza gelen ve amaçları belli olmayan bireylere değinmektedir.

Bugün için açıklanmasına imkân olmayan durumlar hakkında kuramlar ileri sürmektense, belki Bermuda Üçgeninin yalnızca mistiklerin, medyumların, batıla inananların ve serüven sevenlerin hayallerinde gelişmiş olduğunu ileri sürmek çok daha kolay olmaktadır. Birçok yorumcu, Bermuda Üçgeninin bir rastlantılar topluluğu olduğunu, yer alan olayların her birinin tek başına açıklanabilecek durumda bulunduğunu savunmaktadır. Bu yorumcular, «Bermuda Üçgenine inananlar, deniz yılanlarına da inanmaktadırlar» demektedirler. Fakat bundan, bu efsanelerin biri yalansa, öteki de mutlaka yalandır, gibi bir anlam çıkarılamaz. Tersine, günün birinde bir deniz yılanı, bilimsel ve kesin bir biçimde teşhis edilirse, bu da öteki deniz efsanelerinin hepsinin doğru olduğu anlamına gelemez.

Genellikle insanlar, eninde sonunda anlayabilecekleri bir biçimde açıklanamayan esrarlardan hoşlanmazlar. Fiziksel dünyada karşılaşmaya alıştığımız güçlükleri, hepimiz, bilmediğimiz bir tehdide ter-

cih ederiz. Esrarengiz bir olay eğer açıklanamıyorsa, bu olaya hiç aldırmmak daha güvenli, hiç değilse daha masum bir yol olarak görülmektedir. Fakat bugün artık bilimsel masumluluğun çağı, bundan doğacak güven duygusuyla birlikte, kapanmıştır. Bu çağın kapandığı tarih, 16 temmuz 1945 günü, atom teorisinin New Mexico'nun Alamogordo yöresinde, teori olmaktan çıkıp kanıt durumuna girdiği tarihtir.

Bugün yaşadığımız dünyada bilimle para-bilim iç içe durumdadır. Bir zamanlar sihir sayılan, sihirbazların rüyalarını oluşturan olayların, bugün bilim kapsamına girdiğini, bilimsel normlarla açıklanabilir hâle geldiğini görüyoruz. Biologlar yeni hayatlar yaratıyor, kriojenik biologlarsa, yakında insanları dondurup ebediyen canlı tutmayı başaracak gibi görünüyor. Düşüncelerin resimlere, filmlere geçtiği kanıtlanmış durumda. Psikokinesis, yani cisimleri irade gücüyle hareket ettirmek, artık bir hayal değil, ciddi bir deneme konusu. Uzayla telepati bağları kurma konusunda, iki güçlü devlet denemeler yapıyor. İlmî simya'cıların maddeyi değiştirme rüyası da rüya olmaktan çıktı. Artık imkânsız bir şey olarak düşünülüyor. Büyük kurşun külçelerini altın haline getirme konusunda bizleri durduran tek engel, bu işlemin çok pahalıya malolması. (!)

Bugün kozmik çapta, bilimsel gerçekler öylesine geniş boşluklar yaratmış durumda ki, bu büyük boşluk karşısında, ayağını sağlam basmak isteyenlerin başı dönüyor. Kendilerini bu yeni evrene yabancı hissediyorlar. Anti-madde'nin varlığı gi-

bi, uzayın ve zamanın eğrisi gibi, yeni yerçekimi kavramları gibi, manyetik gibi, kendi sistemimiz içinde karanlık gezegenlerin, novaların, tüm gezegenlerden ağır zerrelere varlığı, uzayda karanlık deliklerin söz konusu olması gibi konularda, bizim hızla koşup kendilerine sahip çıkmamızı bekleyen pek çok bilgiler bulunmaktadır, öyle ki, bugün artık hiç bir «esrarengiz» olay, mantıklı görünmüyor diye, bizi şaşırtmamalı.

Bermuda Üçgeni dünyamızın çok iyi tanıdığımız bir yöresinde bulunan bir alandır. Bugün için anlamadığımız, fakat belki kısa zamanda anlamaya başlayacağımız güçlerle ilgili bulunması olasılığı vardır. İnsanoğlu, bir yaratık olarak artık olgunluğa yaklaşmaktadır. Bilgi peşinde koşmaktan ve ileri sürülen türlü yeni teorilerden ne dünyada, ne de bundan öte dünyalarda kaçınılabilir.

BİTTİ

YAYINLARI

KİTAP LİSTESİ :

ROMAN DİZİSİ

MAYISTA YEDİ GÜN	(W. Bailey - F. Knebel) 20.—
DÜĞÜM	(K. Hamaun) 20.—
EVLİ BİR KADININ GÜNLÜĞÜNDEN	(P. Celâl) 20.—
PARÇALANMIŞ ÜÇGEN	(F. Habeck) 20.—
KÜÇÜK ADAM - BÜYÜK ADAM	(H. Fallada) 25.—
NİNA B. OLAYI	(J. M. Simmel) 25.—
TAVSAN KAÇ	(J. Updike) 20.—
TEDİRGİN HAYAT	(E. M. Remarque) 25.—
TEKERLEKLER (2. Baskı)	(Arthur Hailey) 25.—
ALTIN HAZİNELERİ	(B. Traven) 20.—
EGEDEN	(Halikarnas Balıkcısı) 20.—
BEN ANNEMİ SEVİYORUM	(W. Saroyan) 20.—
HASTANE (2. Baskı)	(Arthur Hailey) 20.—
İZMİR ATEŞLERİ İÇİNDE	(Ann Bridge) 20.—
NANE ŞEKERLERİ	(R. Sabatier) 25.—
HURREM SULTAN	(Viorica Stircea) 20.—
NOBEL (1)	(Irving Wallace) 25.—
NOBEL (M)	(Irving Wallace) 20.—
SAAT DOKUZ BUÇUKTA BİLARDO	(Heinrich Böll) 20.—
RIHTIMLAR ÜZERİNDE	(Budd Schulberg) 25.—
MAFİA BÜLBÜLÜ	(Peter Maas) 25.—
MİKROP	(Henry Sutton) 22.50
DAMDAKİ KEMANCI	(Scholem Aleichem) 20.—
ASK BAŞKADIR	(Guy de Maupassant) 20.—
ŞÖHRETİN SONU	(Budd Schulber) 20.—
SİNE ROMAN	(Roger Grenier) 20.—
HEDEF BAŞKAN	(Mark Hebdon) 22.50
BİR KADIN	(Uta Danella) 22.50
İLKBAHAR YANGINLARI	(J. Michener) 35.—
YEDİ YILLIK ÇİLE	(N. Gerard) 30.—
ÖZGÜRLÜK	(Henry Sutton) 30.—
YABAN FİNDIKLARI	(Robert Sabatier) 25.—

TARİH DİEİSİ

ÇANAKKALE OLAYI (3. Baskı)

(D. Walder) 20.-

TEK PARTİDEN ÇOK PARTİYE

(M. Toker) 15.-

EGEDE KURTULUŞ SAVAŞI BAŞLARKEN

(N. Taçalan) 20.-

(2. Baskı)

50.-

DÜNYAMIZI DEĞİŞTİREN 100 BÜYÜK OLAY

(R. Furneux) 20.-

TUNA NEHRİ AKMAM DIYOR (2. Baskı)

25.-

KRUŞEVLİN ANILARI (I)

25.-

KRUŞEVLİN ANILARI (II)

SAYILARLA VAZİYET, BÖLÜMÜZCE İSYANI

(T. Çavdar - R. Özkök) 15.-

GÄVURLARIN ESİRİ

(T. Osmanaga) 20.-

LOZAN

(A. N. Karacan) 35.-

TÜRK ANADOLU'DA MENGÜCEKOĞULLARI

(N. Sakaoglu) 25.-

ÇAĞLAR BOYUNCA 100 BÜYÜK İNSAN

(J. G. Leithauser) 25.-

DÜNYAMIZIN FÂTİHLERİ

60.-

100 BÜYÜK GÜN (2. cilt)

(A. Moorehead) 25.-

ÇANAKKALE GEÇİLMEZ

(E. M. Earle) 25.-

BAGDAT DEMİRYOLU SAVAŞI

(S. Runciman) 20.-

KONSTANTİNYE DÜŞTÜ

(L. Evans) 25.-

TÜRKİYE'NİN PAYLAŞILMASI

(B. N. Şimşir) 25.-

SAKARYA'DAN İZMİR'E

MUSTAFA KEMAL VE MAHATMA GANDİ

(Dr. R. K. Sinha) 28.-

KEŞİFLER VE İCATLAR TARİHİ

(Pierre Rousseau) 25.-

KUVVA-I MİLLİYE ANKARASI

(G. M. Ellison) 22.50

UYGARLIK TARİHİ

(Ivar Lissner) 25.-

SİYASİ YÖNLERİYLE KURTULUŞ SAVAŞI

(Naşit Hakkı Ulug) 25.-

GİZLİ TARİH

(Prokopius) 20.-

TARİHİMİZDE GARİPLİKLER

(Mehmet Şeyda) 20.-

TURGUT REİS

(Ernie Bradford) 20.-

TARİHİMİZDE İLKLER

(Öğüz Anıkanlı) 20.-

2. DÜNYA SAVAŞINDA İNÖNÜ'NÜN DİŞ

POLİTİKASI

(E. Weisband) 25.-

BÜYÜK SAVAŞ

(Fikret Arıt) 25.-

N. KEMAL'İN LONDRA YILLARI

(Yusuif Mardin) 22.50

GÖKTÜRK İMPARATORLUĞU

(A. Kemal Meram) 22.50

HAREMİN İÇYÜZÜ

(Leyla Saz) 25.-

ÇANAKKALE VE FRANZİZLAR

(George H. Cassar) 25.-

DÜNYA KLASİKLERİ DİZİSİ

FREUD (S. Zwig'in önsüzü)

(A. Avni Öneş) 25.-

GOETHE (Seğmeler)

(Salâh Bırsel) 25.-

HAYYAM (Rubailer)

(Ruğtu Şardag) 20.-

NIETZSCHE (Seğmeler)

(I. Zeki Eyüpoğlu) 20.-

DÜNYA ŞİİR ANTOLOJİSİ

(İlhan Berk)

MİZAH DİZİSİ

TATİL GÜNLERİ

(Jean - Claude Carriere) 12.50

BAY GANU BALKANSKI

(A. Kostantinov) 15.-

KATİLİNİ SEVECEKSEN

(E. Kishon) 15.-

DAHI BABAM

(Percy Maxim) 15.-

ODAMDA YOLCULUK

(Andre Dahl) 15.-

ÖZÜR DİLERİM BİNBAŞIM

(Pierre Daninos) 15.-

GARİP BİR TANRI MİSAFİRİ

(H. Zetterström) 10.-

ALLAHLIK BEEFY

(Eric Malpass) 15.-

DEĞİRMENCİNİN KARİSİ

(P. de Alarcon) 15.-

BEN ONLARDAN DEĞİLİM

(Çudomir) 15.-

GÜNEŞ DOĞMAYINCA

(Andre Dahl) 15.-

BULUNMAZ UŞAK

(P. G. Wodetlaue) 15.-

ARSLAN BABAMIZ

(Hans Nikiolski) 15.-

HER GECE JOSEPHINE

(J. Susann) 15.-

KİMİNE ŞAMPANYA DOKUNUR

(Alphonse Allais) 15.-

SAKSAGANCA

(Pierre Daninos) 15.-

ŞAHANE GEZİ

(Manfred Sohmidt) 15.-

TATLI CADİ

(Al Hine) 15.-

DADI BABAYI ARİYOR

(Evan Hunter) 15.-

GURUR VE SAMUR

(O. Henry) 15.-

TÜRK KLASİKLERİ DİZİSİ

KARACAĞÖLÜN (Bütün şiirleri)

(C. Öztelli) (O. 25.-

MUSAHİPZADE CELAL

Hançerlioğlu) (H. Göksu) 30.-

MANİLERİMİZ PİR SULTAN ABDAL

(C. Öztelli) (A. Mithat) 31.-

(Bütün şiirleri) MÜSÜLLU

(A. Gölparli) (H. E. 25.-

SÜLEYMAN TÜRK TASAVVUF ŞİİRİ

Cengiz) (Rauf Mutluyay) 15.-

ANTOLOJİSİ TÜRK ŞİİRİ

(Cahit Öztelli) (Türk şiiri) 20.-

ANTOLOJİSİ TÜRK HALK ŞİİRİ

(Rauf Mutluyay) (Adnan 38.-

ANTOLOJİSİ BEKTAŞI GÜLLERİ

(Binyazar) (ır arada) 25.-

TANZİMATTAN GÜNÜMÜZE KADAR

(Tahir Alangu) (Cahit 25.-

DEDEM KORKUT 100 ÜNLÜ TÜRK

(H. Ethem) (Lüks ciltli) (f. 22.50

ESERİ (iki cilt bi KÖROĞLU,

Yener) (O. Koloğlu) (O. 75.-

DADALOĞLU, KULOĞLU

Ones) 15.-

SANAT KİTAPLARI DİZİSİ

25.-

ELVAHI NAKŞİYE KOLEKSİYONU

25.-

MÜZİK KILAVUZU FİKRET MUALLA

25.-

PREZİOSİ

25.-

GÜNÜN KİTAPLARI

SİR UÇAK KAÇIRILDI	(H. G. Kosalık)	20.—
LATERNA	(Pierre Billon)	15.—
TANRILARIN ARABALARI (25. Baskı)	(E. V. Daniken)	15.—
CANAVAR (Alice)	Herdan - Zuckmayer)	15.—
HONG KONGLU KIZ	(Herbert Reinecker)	15.—
TEYZEMİN HİKÂYESİ (2. Baskı)	(Patrice White)	15.—
FLORANSA'DA BAHAR	(Joachim Fernau)	15.—
ARABA VE SÜRÜCÜLERİ	(Patrice White)	25.—
ELEKTRONİK YARGILAMA	(Walter Kempeley)	15.—
YILDIZLARA DÖNÜŞ	(Erich Von Daniken)	15.—
SAĞANAK	(Sergei Krutinin)	15.—
DALGALAR	(Virgine Woolf)	15.—
KORKU BAKANLIĞI	(Graham Greene)	15.—
ÖLÜMDEN SONRA HAYAT	(N. O. Jacopson)	20.—
İYİ GECELER HAYAT BAĞLARI	(Paul Gilmard)	12.50
FIRAR	(Jim Thompson)	20.—
MAĞARANIN SIRRI	(Mary Steward)	20.—
GRUP 17 RAPORU	(Robert O'Srien)	15.—
SAVAŞ ÇIĞLIĞI	(Edwin Corley)	20.—
TOHUM VE EVREN	(Erich Von Daniken)	15.—
DOĞUM GÜNÜM KUTLU OLSUN	(Colin Hingins)	15.—
DONA AGATA'NIN KAÇIRILIŞI	(G. Pausegang)	20.—
KARA KUŞ	(Alister Maclean)	20.—

AŞK VE SERÜVEN DİZİSİ

25.—

DEBORAH

(Colette Davenat)

DAĞ ÇİÇEĞİ	(Daphne du Maurier)	22.50
GÖREVİMİZ TEHLİKE (Para Yağmuru)	(Talmaga Powell)	20.—
KAR ATEŞİ	(Phyllis A. Withney)	20.—
PRENSİN MİRASI	(Constance Heaven)	22.50
AMANSIZ TAKİP	(B. Garfield)	25.—
SIYAH LÂLE	(A. Dumas)	25.—

EVİN ROMANLARI DİZİSİ

ANJELİK DÖNÜYÖR

(Sergeanne Golon) 25.—

YABAN GÜLÜ (KATRİNA)	(S. Salminen)	20.—
MADALYON	(C. C. Bergius)	25.—
TANRIÇA TAŞI	(Anne Maybury)	20.—
İKİ YAVRU	Marjore K. Rawlings)	25.—
AŞK DÖNEMECİ	(Netta Musket)	20.—
SEN SEVMEDİKÇE	(Any Seton)	25.—



BERMUDA "ŞEYTAN" UÇGENİ
BİR TİNELE ÇÖZÜMLENEMEYEN KAYBOLUŞUN İNANILMAZ ÖYKÜSÜ...

BİR AMERİKALI AKRETTİ UÇUĞU BİRLİKTE BİRAZERADAN KAYBOLUYOR... Bir gemiden alın ce-
rasında murefeler ve yalcauz terk edilmiş durumda bulunuyor... Bunlar bir ro-
mandan değildir - Yıllardır bu gerçek olaylar sürüp gidiyor - "ŞEYTAN UÇGENİ" 100
uçak ve gemiyi ve 1000 kişiyi yutmuş, yok etmiştir. Dünyamızda olup biten bu olay-
lara başka dünyalardan güçler mi sebep oluyor?

20 Lira