



**ADI-KENT
THOMAS JEFFREY**

MISTERI SEGI TIGA

BERMUDA

SEGITIGA BERMUDA

OLEH : **ADI-KENT
THOMAS
JEFFREY**

PENERBIT
YAYASAN TANADI
BANDUNG

Judul Asli : The Bermuda Triangle

Pengarang : Adi-Kent Thomas Jeffrey

Penterjemah : Tanadi Group

Penerbit : Yayasan Tanadi, Bandung.

Terjemahan sah dengan izin khusus dari
pengarang buku asli.

Dilarang mengutip dan memperbanyak
dalam bentuk apapun.

Pemegang hak penerbitan dalam bahasa

Indonesia : Yayasan Tanadi, Bandung.

Hak pengarang dan penerbitan dilindungi
oleh Undang-Undang.

Translation Copyright © 1979 by
Tanadi Foundation, Bandung.

Originally published in English under the
title : The Bermuda Triangle

Copyright © Adi-Kent Thomas Jeffrey

P R A K A T A

- "Terus terang saja, kami tidak mengetahui apa sebenarnya yang terjadi di tempat yang dijuluki Segi Tiga Bermuda ini. Apa yang dapat kami lakukan mengenai lenyapnya kapal-kapal itu tak lain daripada hanya spekulasi atau menduga-duga saja". Demikian ucapan juru bicara Cabang SAR dari Pengawalan Pantai.
- Apakah di bawah permukaan laut ada gunung berapi yang segera setelah meletus, benar benar menelan kapal laut ?
- Apakah Segi Tiga Bermuda itu hanya satu mata dari rangkaian zone kekuatan gravitasi yang tak dikenal, yang membuat radio kompas dan alat-alat kontrol lainnya tak berfungsi ?
- Apakah dalam atmosfir kita ada "cerobong taufan Tornado" yang melingkar-lingkar ke bawah lalu menyedot kapal-kapal laut dan pesawat terbang ?
- Dapatkah "bola api" yang mendadak timbul, menghimpun kekuatan elektromagnet yang menghancurkan segala apa yang melintang di areal yang dilaluinya?
- Apakah kapal-kapal yang hilang itu ditelan oleh suatu hal "ketidak tentuan waktu"?
- Apakah lenyapnya kapal-kapal itu ada hubungannya dengan amukan sivilisasi angkasa luar atau sivilisasi bawah permukaan laut?
- Sama halnya dengan misteri itu sendiri,

spekulasi-spekulasi itu membuat orang menjadi penasaran. Adi Kent Thomas Jeffrey telah mengumpulkan teori ini dan lain-lain pendapat, serta menjelaskannya, sehingga anda dapat membuat kesimpulan sendiri tentang SEGI TIGA BERMUDA ini.

RASA TERIMAKASIH

Saya mengucapkan terimakasih seikhlas-ikhlasnya kepada para : pustakawan, penerbit, perkumpulan Sejarah, Universitas-universitas, Staff pegawai redaksi majalah, harian-harian, instansi instansi militer dan pemerintah; baik di dalam maupun di luar negeri, yang semuanya telah bermurah hati membantu saya dalam menulis buku ini.

Saya tak dapat melukiskan rasa berhutang budi saya dengan kata-kata kepada teman-teman saya yang kesetiaannya jauh melampaui rasa persaudaraan dalam membantu saya, maupun kepada banyak perorangan yang begitu baik budi untuk bersama-sama saya merasakan pengalaman pengalaman ini.

Terutama kepada Phyllis dan Stanley Pogran, kepada Min dan Bob Hilton, kepada suami dan anak perempuan saya, dan kepada orang berjasa lainnya ; saya ucapkan rasa terimakasih yang se dalam-dalamnya, karena tanpa nasehat dan dorongan dari mereka, mustahil buku ini dapat hadir di hadapan anda.

D A F T A R I S I

<i>BAB I</i>	1
Apakah Segi Tiga Bermuda itu	3 — 15
<i>BAB II</i>	17
Jalur Lintas Armada Kapal Yang Penuh Dengan Bahaya	19 — 32
<i>BAB III</i>	33
Hilangnya Seorang Wanita	35 — 57
<i>BAB IV</i>	59
Angkatan Laut Amerika Serikat Mengalami Misteri	61 — 75
<i>BAB V</i>	77
Mereka Yang Dilupakan	79 — 100
<i>BAB VI</i>	101
Kapal Hantu Dari Segi Tiga Bermuda	103 — 119
<i>BAB VII</i>	121
Juga Perangkap Udara	123 — 146
<i>BAB VIII</i>	147
Segi Tiga Dunia Lainnya	149 — 159
<i>BAB IX</i>	161
Ada Apa Di Bawah Sana	163 — 175
<i>BAB X</i>	177
Bagaimana Nasib Para Korban	179 — 200

KATA PENGANTAR

Persoalan yang kita bicarakan sekarang yakni "Segi Tiga Bermuda" pasti merupakan hal yang paling mengherankan di permukaan bumi ini, dan juga yang paling membuat kita penasaran. Seperti itulah kiranya kalau orang sedang tekun menatap sehelai permadani hiasan dinding yang sudah tua. Suatu permadani hiasan dinding sejarah dan mencoba mengikuti serta menelusuri ke luar masuknya benang untuk menjadi suatu model atau pola lukisan.

Secara keseluruhan gambarnya memang terang dan cemerlang. Tetapi justru di sanalah terdapat suatu kejadian yang muram berupa kemelut di latar belakang bayangannya pada dinding, yang sekalipun hampir tak terlihat jika tidak diperhatikan; namun kejadian itu terdapat di sana dan penting adanya. Kejadian yang setelah beberapa lama meminta perhatian.

Mula-mula memang tidak. Alasannya wajar, ialah kejadian itu mula-mula lunak dan menyenangkan. Tetapi bagaimana sampai mempunyai suatu akibat !. Sekali orang mendapatinya, orang tak akan dapat membayangkan seluruh gambarannya tanpa kejadian itu sendiri. Memang itu mungkin merupakan suatu permadani hiasan dinding yang cemerlang menarik, yang tidak provokatif; suatu hiasan dinding tanpa bayangan buatan, tanpa kegelapan di sana-sini sebagai ciri kedalaman; sehingga memalingkan pandangan orang, mengubah alam pikiran orang menjadi ingin tahu tentang apa yang ada di balik keanekaragaman angka-angka

di belakang dinding kapur gambar pastel, yang ada di bawah permukaan air menghijsau.

Jika dipelajari dengan cara demikian, misteri Segi Tiga itu merupakan suatu tantangan bagi kita. Manusia selalu mendesak maju dalam usahanya untuk mengungkapkan sesuatu yang tidak diketahuinya. Dan jika ada sesuatu yang harus diungkapkan dan ditemukan, ia akan menemukannya. Ia selalu berhasil. Dan ia memang senang menyoroti bayangan-bayangan.

Tetapi mengundurkan diri dari misteri, seperti halnya orang primitif melakukannya pada waktu ada gerhana, yang sebenarnya tak perlu dan tak usah takut; berarti terjerembab ke dalam ketakutan seperti dalam dongeng-dongeng rakyat dan jatuh ke dalam cengkeraman takhyul yang menghambat kemajuan itu. Sebaliknya penelitian Misteri Segi Tiga, seharusnya mendorong kepe nasaran dan penyelidikan.

Dan jangan lupa, bahwa dilihat dari segi persentasi matematika semata, tragedi di daerah Segi Tiga itu, kerdil sekali. Kalau orang ingin repot repot dengan statistik, uruskan saja jumlah supir yang mabok di atas jalan raya, dan orang-orang kecanduan narkotik di dalam lorong-lorong belakang; jangan mengurus Segi Tiga Bermuda.

Sekalipun telah terjadi hal-hal yang tidak menyenangkan dan pengalaman-pengalaman yang tidak beruntung di daerah Segi Tiga ini sampai berabad-abad lamanya, merupakan bahan pokok pembicaraan dalam buku ini ; namun orang harus ingat bahwa peristiwa itu hanya merupakan persen

lasi yang boleh diabaikan.

Jutaan orang telah berlayar dan terbang dengan selamat dan menyenangkan ke Bermuda, ke Bahama, ke Haiti dan Puerto Rico maupun ke bagian lain dari bumi ini. Jadi kalau kita terlebih dahulu mengutamakan tempat-tempat lain hanya karena adanya Misteri Segi Tiga Bermuda, lama kelamaan mungkin terbukti bahwa kita itu diliputi oleh rasa takut yang dibuat-buat oleh kita sendiri.

Bagaimanapun juga sebenarnya tak ada yang perlu ditakuti. Bila ada sesuatu yang menjelma atau yang dialami di sana, orang tentu akan segera berusaha menemukannya dan akan mengetahui bagaimana cara mengatasinya. Hal itu memerlukan penelitian, bukan harus ditakuti; rasa takut hanya mempersulit persoalan, sedangkan pengertian akan mempermudahnya. Buku ini dimaksudkan untuk mengaduk pertanyaan dan jawabannya, bukan rasa panik dan kekacauan.

Karena itu silahkan meneruskan rencana anda berpesiar ke Bermuda atau ke pulau-pulau subur lainnya di lautan Karibia atau ke mana saja di sekitarnya dan bersenang-senanglah di sana. Saya yakin setiap orang akan dapat berbuat demikian.

Baru-baru ini kepercayaan saya akan keyakinan orang atas keselamatan dirinya jadi berubah setelah saya bercakap-cakap dengan seorang teman yang baru saja tamat belajar di sekolah lanjutan atas, bulan Juni yang lalu. Saya menanyakan

kepada Kim, apa rencananya sekarang bila terjun ke dalam masyarakat. Ia diam, berpikir sejenak. Sedangkan pikiran saya sendiri melayang kepada kemungkinan-kemungkinan aspirasi seperti : Kuliahkah ? Menjadi pramugari udara? Menjadi juru rawat? Ataukah menjadi sekretaris ?

Jawabnya tidak begitu lama ditunggu.

"Saya ingin berlayar dengan perahu layar ke Segi Tiga Bermuda", katanya dengan pasti. Apakah ada di antara kita yang tidak sepenasaran dan se yakin teman saya itu ?.

BAB SATU

Bermuda merupakan tempat yang paling mengerikan bagi setiap orang yang pernah men capainya.

1609, Catatan harian William Atrachey
Sekretaris Koloni Virginia.

APAKAH SEGI TIGA BERMUDA ITU?

Pertanyaan ini semakin sering orang dengar; karena kemunculannya pada acara TV, dalam san diwara radio, dalam majalah-majalah, dalam ber bagai surat kabar dan buku-buku. Memang, seka rang pertanyaan itu seolah-olah tercetus di mana mana.

Jawabnya sederhana sekali. Segi Tiga Bermu da ialah suatu daerah misterius yang bertahun-ta hun telah ribuan orang, ratusan kapal laut dan pe sawat udara yang lenyap tanpa bekas dan sama se kali tanpa keterangan mengenai sebab-musabab nya.

Tiada seorangpun yang dapat menerangkan dengan pasti dari mana asalnya nama yang begitu menarik perhatian dan mudah diingat itu. Tetapi diduga bahwa nama itu ada hubungannya dengan suatu berita dalam surat kabar pada tahun 1940 an yang melaporkan suatu rombongan pesawat udara yang hilang, yang bentuk gerak penerbangan nya menyerupai "segi tiga".

Bagaimanapun juga, sekalipun sebutan "Segi Tiga Bermuda" sudah termasuk zaman yang baru saja silam namun misterinya tidak.

"Segi Tiga Bermuda" itu merupakan suatu daerah malapetaka yang telah mengganggu manusia sejak hari pertama pelayaran samudra di Dunia Baru (Benua Amerika). Kemudian sekarang sementara air laut yang berwarna limau itu memukul mukul pantai kepulauan Bermuda, pantai selatan Amerika sampai ke Kuba, Haiti dan Puerto Rico; semua kelihatannya seperti tak berdosa. Apakah di balik itu tidak ada sesuatu yang sedang mengintai di daerah itu ? Kata orang, ratusan tahun yang lalu "ada". Beberapa catatan navigasi tertua dari Dunia Baru, menyebut pulau Bermuda itu sebagai "Kepulauan Setan".

Columbus ialah orang pertama yang diketahui orang telah mendatangi daerah itu dan mengalami beberapa kecelakaan yang mengerikan. Dia bersama anak buahnya pada suatu waktu ketika melayari perairan itu, melihat "suatu bola api yang aneh" jatuh ke laut. Ia juga melaporkan bahwa anak buahnya pernah merasa ketakutan, ketika kompas kapal mendapat gangguan yang mengherankan di daerah itu. Jadi daerah Bermuda ini mendapat julukan misterius dari navigatornya yang pertama di kenal orang.

Di bagian Samudra Atlantik terdapat lebih dari 300 pulau karang. Hanya sebagian saja atau kira-kira 20 buah di antara pulau-pulau itu yang dihuni orang; bahkan sampai sekarang masih demikian. Kira-kira 400 tahun yang lalu, tidak ada seorang pun yang mau mendekati pulau-pulau itu, apa lagi menghuni salah satu di antaranya ; karena "Kepulauan Setan" ini waktu itu merupakan inti

dari ketakhyulan yang menimbulkan rasa takut di daerah itu; sedemikian rupa, sehingga tempat itu lebih banyak dijaui oleh para pelaut dari pada tempat manapun di dunia ini. Dalam kegelapan dan ke dalaman air di sana ada hantu misterius dan menakutkan, bersembunyi mengintai mangsa.

Lima ratus tahun setelah pengalaman Columbus, pertanyaannya muncul kembali : Adakah sesuatu yang tidak kita ketahui di daerah itu ? Jika bukan hantu atau setan, apakah barang kali suatu kekuatan ajaib yang tak dapat dijelaskan?

Orang mulai menduga bahwa kekuatan itu ada di sana. Orang menjadi penasaran, apakah pada waktu dan keadaan-keadaan tertentu, di wilayah yang kehijau-hijauan yang berbatasan dengan Bermuda itu—pantai selatan Amerika Serikat dan Hindia Barat—tidak terdapat sesuatu kekuatan yang menghancurkan segala apa yang memasuki daerah perbatasan itu ?

Problema itu sekarang sedang dipikirkan oleh sejumlah penyelidik dari seluruh dunia, baik ilmiah maupun tidak. Inggris telah merundingkannya sejak 300 tahun yang lalu. Sudah sejak tahun 1.600 an, Lloyd's of London suatu perusahaan asuransi besar yang telah menjadi pusat perkapalan Inggris telah meributkan soal itu. Kerugian yang disebabkan oleh kehilangan-kehilangan di daerah itu sangat besar jumlahnya, jauh melebihi yang telah terjadi di bagian lain dari dunia ini .

Di zaman perampokan atau pembajakan di laut; rampas-merampas muatan kapal di antara angkutan laut berbagai bangsa maupun kerakusan

dan keserakahan untuk merebut muatan emas atau perak dari orang lain, tidaklah begitu mengejutkan. Perairan Bermuda dan Hindia Barat terletak di garis pelayaran armada perkapalan Spanyol yang tiap tahun dari Mexico dan Amerika Selatan mengangkut : emas, perak, rempah-rempah, budak belian, dan barang dagangan lainnya yang berharga, ke negeri asalnya. Jadi kerugian kerugian yang disebabkan perampokan maupun oleh badai musim gugur di sana sudah merupakan kejadian sehari-hari. Yang disebabkan oleh kejadian kejadian demikian saja sudah lebih 300 buah kapal yang tenggelam di perairan Bermuda dan menanti pengangkatan.

Tetapi apakah tidak ada hal lain selain dari perampokan dan badai yang harus kita perhatikan di perairan itu ?

Sesuatu yang mencurigakan bersembunyi dan mengintai, sejak pulau-pulau yang penuh dengan permata itu ditemukan oleh seorang penyelidik dari Spanyol bernama Juan de Bermudez dalam tahun 1515. Tiada seorang pun yang ingin mendapat sebagian saja dari pulau-pulau itu. Andai kata kapal Inggris yang bernama Sea Venture tidak kandas di sana karena diserang badai kira-kira seratus tahun kemudian, pulau batu karang ini dalam beberapa tahun kemudian mungkin belum akan dijadikan tanah kolonisasi.

Kapal Sea Venture itu dalam bulan Juli 1609 sedang mengangkut 150 orang imigrasi yang akan bermukim di kolonisasi Virginia yang baru saja didirikan. Tetapi, ketika kapal mereka tiba

di daerah bahaya, suatu badai dahsyat membanting bantingkan kapal mereka hingga berputar-putar di tempat itu, sehingga pemimpin ekspedisi yang gagah berani, bernama George Somers pun semakin bertambah putus asa. Untuk menutupi rasa takutnya agar tidak diketahui oleh anak buahnya dan para penumpang ; selama empat hari berturut turut ia tetap menyuruh anak buahnya memompa dan menimba air dari dalam lambung kapal, supaya kapal itu tidak penuh dengan air. Dan akhirnya, tepat pada saat ia menjadi putus asa untuk mempertahankan kapal tetap mengapung, ia melihat pulau Bermuda. Dan untunghlah kapal itu terjepit oleh batu karang yang berbentuk baji tajam, dan tertambat di sana sampai semua orang dapat mendarat dengan selamat dan segala peralatan yang diperlukan dapat diselamatkan.

Kemudian, setelah beberapa lama tertambat di sana, kapal yang terjebak itu sekonyong-konyong bergerak ke luar dari tempat tambatannya dan pelan-pelan dengan segan tenggelam ke dasar laut. Kapal itu istirahat di sana tanpa gangguan, tanpa ada yang mengusik; sampai tahun 1958, seorang penyelam bernama Elmund Downing dari Virginia disertai Teddy Tucher dari Bermuda, menyelidiki kerangka yang hampir menjadi benda purbakala itu, yang terkubur dalam dasar laut di lepas pantai Fort Saint Catherine.

Para penumpang dan awak kapal itu terpaksa bermukim di atas pulau itu selama sembilan bulan hingga terdapat kemungkinan untuk melepaskan diri dari kekangan itu. Tetapi selama mereka ada

di atas pulau itu, mereka tidak perlu mencucurkan air mata ; karena mereka dengan mudah dapat membuat tempat bernaung dari pepohonan yang tumbuh di sana, dan makanan terdapat di mana mana di sekitar mereka. Sudah sejak hari pertama, mereka telah dapat mengumpulkan ikan, udang, kepiting dan penyu dari teluk kecil yang berpasir itu. Tidaklah terlalu lama bagi mereka untuk dapat merasa betah di sana. Daging babi hutan, buah buahan segar dan udara yang sejuk pula, terasa lebih nikmat dari pada segala apa yang pernah mereka temui di Inggris atau yang mungkin mereka harapkan di Virginia .

Dengan semua hubungan masyarakat yang baik ini, tidaklah mengherankan jika dalam tempo tiga tahun saja pulau karang ini telah menjadi koloni Britania Raya.

Kemudian tanpa di duga dan tanpa direncanakan sebelumnya, publikasi tentang pulau itu diperheboh lagi oleh seorang penulis drama terkenal bernama William Shakespeare. Ia menggunakan tenggelamnya kapal Sea Venture itu sebagai dasar dramanya berjudul *The Tempest*.

Shakespeare dapat menyusun *The Tempest* berdasarkan bencana yang menimpa Sea Venture, karena ia membaca catatan harian bekas penumpang kapal yang mengalami malapetaka itu. Penumpang kapal itu ialah William Strackey; sekretaris terpilih bagi koloni Virginia. Strackey bersama pemimpin ekspedisi Sir George Somers, dan temannya, Sir Gates dan kapten kapal bernama Newport; merupakan satu-satunya kelompok orang

terkemuka dari sejumlah 150 orang penumpang kapal yang mengetahui rahasia yang mengerikan itu. Tempat pemandangan dimana mereka telah mendarat itu, tak lain dan tak bukan ialah satu diantara "Pulau-pulau Setan" itu.

Kelima orang terkemuka itu tidak berniat untuk membocorkan rahasia yang mengerikan itu kepada penumpang-penumpang lainnya. Tetapi Somers menguraikan rahasia itu dalam catatan hariannya. Ia pasti telah tercengang ketika untuk pertama kalinya menginjakkan kaki di atas tanah yang berpasir dan dikejutkan oleh babi hutan yang berkeliaran dalam semak-semak yang lebat.

Seperti penumpang-penumpang lainnya, mereka pun mulai membuat gubuk dari daun-daun palmetto sebagai atap dan kayu cedar sebagai tiangnya untuk tempat mereka berteduh. Sedangkan Somers menulis dalam catatan hariannya bahwa mereka semuanya telah ditakdirkan untuk hidup di tempat yang belum terjamah itu.

Tetapi keajaiban-keajaiban daerah Bermuda tak pernah ada hubungannya dengan setan dalam semak-belukar atau iblis dalam kedalaman air, melainkan sedikit banyak berhubungan dengan mitologi walaupun mungkin sedikit berbau mistik. Somers menulis tentang keadaan yang demikian mengerikan itu terjadi pada suatu malam pelayarannya, yaitu setelah kapal Venture memasuki daerah berbahaya itu.

Ketika itu, si pemimpin ekspedisi ini sedang berjaga. Ia bersandar pada susur tangga dek belakang yang terbuat dari kayu oak, dan menatap ke

sekelilingnya dalam kegelapan yang hitam pekat. Di malam yang gelap gulita di mana gelombang laut raksasa sebentar-sebentar melemparkan kapal ke udara yang dingin, kemudian membenamkannya lagi ke kedalaman laut yang hitam pekat. Orang akan merasa betapa kecil dirinya pada saat itu, demikian keyakinan Somers. Ia mendengar kepanikan penumpang berpadu dengan jeritan tali-tali dan tiang layar. Kemudian bangsawan itu sekonyong-konyong melihat sesuatu yang menyilaukan, yang jauh lebih terang dari pada cahaya lentera minyak ikan paus. Ia menengadah menatap cahaya yang cemerlang itu.

Terpesona, Sir George Somers mengamati nya terus. Cahaya itu bergerak bagaikan makhluk hidup, berpindah-pindah dari selubung kegelapan yang satu kepada yang lain. Kemudian menjulang tinggi bagaikan semburan api menuju ke atas tiang layar utama ; melayang-layang kira-kira setengah tinggi tiang, kemudian meredup mengecil seperti bintang berkelip-kelip. Menyala, kemudian mati. Setelah gelap sejenak, cahaya itu menyala kembali dan tampak seperti melompat melampaui kepala bagaikan sesuatu yang belum pernah ia lihat selama hidupnya.

Strackey melukiskan semuanya itu dalam catatan hariannya. "Hantu" yang dilihat Sir George itu diabadikannya pada halaman-halaman catatan harian itu. Catatan ini dimanfaatkan oleh Shakespeare. Cahaya yang ajaib itu dimanfaatkannya sebagai penjelmaan dari roh Ariel dalam ceritera kapal *The Tempest*.

Dengan bangga Ariel menumpang kapal Raja dalam bentuk nyala api yang menari-nari; kadang-kadang ia berada di paruhnya, lain kali bertengger di pinggangnya, kemudian di dek, di tiap kamar penumpang Mengherankan bagi yang melihatnya.

Tetapi cahaya yang menari-nari itu bukan lah misteri terahir yang dicatat oleh Strackey. Daerah berbahaya di Bermuda itu memenuhi halaman-halaman catatan hariannya ketika sebuah perahu penolong hilang. Perahu itu berangkat dari Bermuda untuk memberikan pertolongan. Perahu itu berupa sekoci terbesar yang diselamatkan dari kapal The Venture.

Perahu kecil tetapi kekar itu telah dipersiapkan untuk pelayaran jauh di bawah pimpinan Mate Henry Ravens. Oleh para awaknya, perahu itu dimuati perbekalan berupa air minum dan anggur dalam tong, buah-buahan, kacang-kacangan dan daging penyu dalam keranjang yang dianyam asal jadi. Instrumen-instrumen perkapalan, dan sehelai layar yang masih menyisa dari kapal the Venture, dipasang pula di atas perahu itu supaya mendapat bantuan angin.

Tanggal 28 Agustus, persis satu bulan setelah tenggelamnya kapal the Ventura; the Venture baru berangkat dari pantai Bermuda. Mate Ravens membawa tujuh orang sukarelawan sebagai anak buah.

Dengan hati berdebar penuh dengan perasaan ketidak pastian, para kolonis lainnya berdiri di pantai sambil mengucapkan "berlayarlah baik baik" mengamati perahu itu berlayar dengan cepat

nya ke tengah laut.

Para pemukim berjalan pelan kembali ke gubuk-gubuk mereka yang terbuat dari daun-daun palmetto. Bukanlah suatu keadaan yang tidak bahagia, terdampar di tempat mana mereka berada itu. Mereka mengira orang lain di dunia ini sekurang-kurangnya mengetahui di mana mereka berada. Teman-teman dan saudara atau keluarga yang ada di kapal lain dari armada yang semula diberangkatkan bersama-sama menuju Virginia, sangat mereka rindukan dan sangat ingin memberitahukan kepada keluarga dan handai taulan itu, bahwa mereka selamat dan sehat walafiat. Dan lama kelamaan, siapa orangnya yang tidak ingin kembali dengan selamat kepada segala apa yang pernah menjadi haknya ?

Dua malam kemudian, para kolonis baru di pulau itu dikejutkan oleh sebuah perahu kecil yang muncul di atas cakrawala ditiup angin menuju mereka. Tak mungkin ! Benar ! Itulah dia, perahu tadi kembali.

Dengan sedih Ravens harus mengakui bahwa ekspedisi kecil itu tidak berhasil mencapai setengah perjalananpun. Ekspedisi itu tidak dapat menemukan jalan ke luar dari kepulauan karang, bahkan untuk menuju ke Virginia pun tidak dapat.

Pada hari Jum'at berikutnya, tanggal 1 September, rombongan penolong bersiap-siap lagi.

Di tengah kegembiraan dan sorak-sorai seperti pada permulaan kali, perahu itu berangkat berlayar lagi.

Dengan penuh kepercayaan serta senyum,

Mate Ravens mengacungkan sebelah tangannya untuk memberi salam selamat tinggal. "Jangan khawatir" katanya kepada orang-orang yang menatapnya. "Kalian akan selamat. Kami akan kembali nanti pada terbitan bulan yang akan datang".

Ketika bulan berikutnya terbit, para penghuni pulau yang penasaran itu, sudah sejak sore hari mengumpulkan cabang dan ranting semak yang kering. Kemudian menimbunnya di atas bukit kecil dari mana orang dapat melihat laut, untuk dibakar menjadi api unggun. Sekali-sekali salah seorang di antara mereka ada yang memanjang air yang kebiru-biruan itu jauh ke arah kekosongan cakrawala. Sama sekali tidak terlihat tanda-tanda adanya perahu atau layar.

Namun demikian mereka tetap menanti penuh harapan. Cuaca pun sejuk, segar sejak hari pemberangkatan perahu itu. Mereka yakin bahwa misi yang berada di tangan para pelaut yang berpengalaman, pasti akan berhasil mencapai Virginia untuk meminta pertolongan, dan mereka sendiri kemudian menjadi para penolong yang dielu-elukan bagi kepulauan mereka di koloni Virginia itu.

Semalam-malaman api unggun terus menyala di atas bukit kecil itu untuk memberi petunjuk kepada Ravens dan anak buahnya. Ketika fajar menyingsing menerangi teluk kecil yang gelap di lembah yang terdalam dan bersemak-belukar itu, para pemukim yang terdampar itu akhirnya menggeleng-gelengkan kepalanya; dan terpaksa harus menelan kekecewaannya. Tidak ada seorang pun yang datang. Ravens tidak kembali untuk selama

lamanya. Takkan seorang pun di antara tujuh orang awak perahu penolong itu yang dapat mereka lihat kembali. Perahu beserta calon-calon penolong itu hilang ditelan air laut yang kehijau-hijauan tanpa meninggalkan bekas atau petunjuk sedikitpun tentang bagaimana nasib mereka. Sampai sekarangpun tidak diketahui. Tak ada sedikitpun dari papan atau pecahan dari perahu itu, atau sobekan layarnya atau secabik bekas saku baju para pelaut itu; yang pernah kelihatan mengambang di pantai manapun di dunia ini.

Manusia abad ke 17, telah diseret setan ke dalaman ke dalam sarangnya di dalam air. Bagi manusia sekarang, kejadian itu menunjukkan kehilangan pertama yang pernah dicatat dan daerah berbahaya Segi Tiga Bermuda, adalah masalah yang tak terpecahkan.

Bagi para kolonis yang kandas di Bermuda, kejadian itu berarti menambah delapan bulan lagi harus menunggu dan membuat rencananya. Akhirnya mereka berhasil membuat dua buah perahu dari bahan-bahan yang ada. Perahu itu cukup besar untuk mengangkut mereka sekaligus bersama-sama. Maka dibentuklah ekspedisi kedua dengan perahu itu untuk melanjutkan perjalanan ke Virginia. Dan sekali ini berhasil. Perahu-perahu yang tangguh itu berangkat dari Bermuda tanggal 10 Mei 1610, hampir setahun kemudian setelah terjadinya malapetaka yang menimpa kapal the Venture. Mereka sampai di Jamestown yang jaraknya 580 mil dari Bermuda, dua minggu kemudian. Maka berakhirilah pengalaman pahit di perairan

"Pulau-pulau Iblis" itu.

Iblis macam apa dan di mana tepatnya iblis itu menunggu, hanya Henry Ravens beserta tujuh orang anak buahnya sajalah yang pernah mengetahuinya. Tetapi mereka telah tiada, telah pergi ke alam yang tak diketahui orang, yang tak pernah dibicarakan orang dan tak pernah dikenang kembali.

Maka misteri dari hilangnya sekoci itu tetap membayang dalam ingatan para pemukim Dunia Baru itu untuk masa yang cukup lama.

Tetapi kejadian itu hanyalah suatu awal dari teka-teki yang mungkin akan tetap tidak terpecahkan sepanjang abad.

BAB DUA

Kapal layar besar dan konvoi yang biasanya berlabuh di Habana dan segenap armada Spanyol yang berlayar menuju Spanyol biasanya melewati jalur ini.

Kata-kata ini tertulis pada peta tua yang berasal dari abad ke 16. Kata-kata itu tertulis sepanjang garis yang berawal dari ujung utama Cuba dekat Key West yang kemudian membelok ke timur laut. Suatu deklinasi dekat perbatasan barat dari Segi Tiga Bermuda.

JALUR LINTAS ARMADA KAPAL YANG PENUH DENGAN BAHAYA

Jika pendaratan Sea Venture yang tidak di sangka-sangka di Bermuda itu menyebabkan publikasi yang membawa harapan, namun publikasi itu hanya menyatakan pendaratan itu saja. Kebanyakan di antara kapal-kapal yang laju menempuh angin dan ombak di perairan yang jauh itu sebenarnya lebih banyak mengalami kesulitan dari pada hal-hal yang menyenangkan. Bahkan orang-orang yang paling dungu dan paling percaya kepada takhyul pun lebih banyak mengetahui hal itu sebagai kesulitan dari pada menuduh bahwa persoalan ini disebabkan oleh iblis dan setan.

Terbukanya Dunia Baru melalui penemuan Hindia Barat pada akhir tahun 1400 an oleh Christopher Columbus, waktunya bertepatan sekali dengan tercapainya kemenangan militer di tanah air Spanyol. Di bawah pemerintahan Ferdinand dan Isabella, Angkatan Perang Spanyol dapat mengusir orang-orang Moor dari daerah kerajaan. Untuk pertama kalinya setelah berabad-abad Spanyol dapat

memberi perhatian kepada persatuan bangsanya dan perkembangan kekuasaannya.

Kemana lagi pandangan harus ditujukan kalau bukan ke Dunia Baru untuk mendapatkan sumber dana baru dan kekayaan untuk mengisi perbendaharaan negara, guna membiayai konflik-konflik bersenjata.

Spanyol sungguh-sungguh berniat membangun Angkatan Darat dan Angkatan Laut terkuat di Eropa. Jelaslah kiranya bahwa segala sesuatu yang diperlukan untuk itu tidak dapat dipisahkan dari penemuan pulau-pulau dan Amerika Tengah oleh Columbus. Spanyol mengetahui bahwa penemuan penemuan itu di kemudian hari akan menjadi lebih luas. Tidaklah lama baginya untuk mencapai maksud itu. Orang Spanyol bernama Fernandeg de Cordoba mendarat di pantai Mexico hanya 15 tahun setelah perjalanan Columbus berakhir.

Satu tahun kemudian Cordoba disusul oleh Grijalva, dan dalam waktu dua tahun saja, seluruh Mexico dapat ditaklukkan oleh Cortes penakluk yang tekun itu. Pada abad ke 16, Spanyol telah berdiri teguh di atas kaki besinya; di atas sebagian besar dari Hindia Barat, di atas Mexico dan Peru. Spanyol sama sekali tidak berniat untuk meninggalkan.

Di tempat-tempat yang dikuasainya itu, Spanyol bukan hanya menemukan emas, perak dan rempah-rempah yang berharga dan menyilaukan pandangan mata ; melainkan juga suatu sumber dana berupa perdagangan budak. Orang-orang India suku Arawak yang ramah tamah dari Amerika Te

ngah itu mudah sekali dijadikan budak belian, dan Spanyol pun tidak menyia-nyiakan kesempatan yang baik ini. Dari tahun ke tahun perdagangan budak itu terus bertambah penting bagi Spanyol, sehingga mencapai kedudukan kedua setelah armada berlapis baja untuk mengangkut barang-barang berharga dari Mexico dan Amerika ke tanah air.

Negara-negara lain tergugah oleh hiruk-pikuk tentang ulah Spanyol di Dunia Baru itu. Mereka ingin pula masuk ke sana.

Maka mengalirlah kapal-kapal lain ke laut Caribbean dari negara-negara: Inggris, Perancis, Belanda, Portugis, Denmark dan Swedia, berlayar di perairan yang hijau kebiru-biruan itu tanpa ter pikir tentang bahaya yang tersembunyi dalam ke dangkalan dan karang ; dalam taufan dan pusaran pusaran air yang terdapat di sekitarnya. Mereka hanya memikirkan kekayaan yang ingin mereka dapatkan. Lambat-laun berbagai kepulauan di jamahnya; perkebunan-perkebunan dan bangunan bangunan didirikan, areal tanah diolah jadi tanah pertanian dan peternakan.

Tetapi mendapatkan kehidupan mewah ada lah masalah lain. Kapal harus bermuatan lebih dari manusia; kuda, senjata bahkan dengan keperluan hidup yang menyenangkan. Maka timbullah suatu "konvoi" Caribbean baru; yakni iring-iringan kapal para penyeludup. Keturunan para pemukim baru ini agaknya mendapat sambutan hangat. Itu ter bukti dari tumbuhnya tempat-tempat persembunyi an bagi para pedagang gelap ini, yang sama banyak nya dengan perkebunan-perkebunan. Hampir tidak

ada teluk atau gua karang yang tidak ditempati para "saudagar" ini untuk berkumpul melakukan usahanya, untuk mendapatkan air minum, atau untuk memperbaiki kapalnya.

Praktek-praktek demikian menyebabkan perbuatan haram melanda seluruh Laut Caribbiean selama berabad-abad lamanya, yakni perampokan. Pembajakan di laut dapat berhasil dengan baik jika didukung oleh tiga hal : banyaknya kapal untuk dijadikan mangsa, lokasi geografis yang menguntungkan dengan adanya teluk-teluk kecil untuk bersembunyi, dan terakhir ialah pasaran yang pasti dan aman bagi hasil perampokan.

Hindia Barat memenuhi ketiga persyaratan itu, karenanya bajak laut berkuasa di sana selama berabad-abad.

Tetapi dalam tahun 1700, riwayat perampokan ini disapu bersih oleh bajak laut resmi, yang disebut Privateer, yakni kapal dagang yang disewa oleh pemerintah dan ditugaskan untuk menyerang kapal laut. Terutama Inggris yang dalam abad itu mempunyai daerah jajahan dan perdagangan luas, perlu melindungi kepentingannya di laut; baik terhadap perompokan maupun terhadap serangan serangan dari pihak Spanyol. Privateerlah yang dapat memenuhi kebutuhan ini.

Kapal swasta mendapat bayaran yang mahal untuk bertindak sebagai kapal perang. Mereka mendapat izin untuk menyergap dan merampas kapal lain beserta muatannya dan menggeledah pemukiman-pemukiman musuh. Semakin banyak semakin baik.

Hal ini memaksa Spanyol untuk membuat kapal perang dan dagang yang lebih besar dan lebih cepat daya gerakanya, kemudian digabungkan dalam konvoi sebagai usaha-usaha perlindungan.

Demikianlah armada Spanyol ini setahun sekali melintasi Samudera Atlantik dengan penuh kewaspadaan terhadap serangan-serangan Privateer Inggris, terhadap badai, arus laut melintir dan arus laut berlawanan arah. Pola pengiriman armada Spanyol itu memang sistematis.

Sesampainya di tujuan Hindia Barat, sebagian kapal meneruskan perjalanan ke Amerika Selatan, dan yang lainnya ke Mexico. Setelah dimuati penuh dengan barang-barang berharga dan budak belian, kapal yang kembali dari Amerika Selatan harus berkumpul di semenanjung Panama, lalu berlayar bersama ke Habana — pelabuhan Spanyol yang terpenting di Dunia Baru. Di situ rombongan kapal ini bersatu dengan kapal bermuatan emas dan perak yang datang dari Mexico. Dari tempat pertemuan ini, semua kapal itu berangkat bersama dalam satu iringan-iringan yang merupakan armada yang ketat, pulang menuju tanah air Spanyol.

Perjalanannya melalui selat sempit Florida dan Terusan Bahama, melalui Cayo Hueso, dan seterusnya masuk ke Gulf Stream menuju ke utara melalui Bermuda, selanjutnya ke Hatteras di pantai Carolina.

Perbatasan sebelah barat dari daerah berbahaya Bermuda terletak pada garis hidup perniagaan Spanyol. Tetapi kadang-kadang bagi beberapa orang dan beberapa buah kapal, route ini merupa

kan garis mati.

Para laksamana Spanyol berusaha sekuat tenaga untuk melalui jalan yang dikepung bahaya ini dengan selamat. Tetapi usahanya itu kadang-kadang tidak berhasil. Kapal dagang besar Spanyol yang disebut galleon itu, karena diburitannya terdiri dari tiga sampai empat tingkat; sering-sering berat ke atas, dan kurang mampu menstabilkan posisi. Sering terjadi, jika diserang taufan di bagian atas atau melewati pusaran air yang berbahaya; kapal galleon itu terbalik lalu tenggelam bagaikan kapal kertas yang bermuatan batu. Tak jarang terjadi bahwa suatu armada tercerai-berai dan tenggelam seluruhnya.

Pada abad ke 16, 41 buah kapal semuanya bermuatan penuh dengan barang-barang berharga tenggelam ke dasar laut. Pada abad ke 17, 38 buah lagi mengalami nasib serupa di daerah itu juga, yakni daerah berbahaya di perairan Bermuda. Dan beberapa kapal lenyap begitu saja tanpa di ketahui di mana letaknya, bahkan sampai sekarang.

Sebagai contoh, suatu armada kapal yang seluruhnya bermuatan barang-barang berharga, berlayar pulang menuju Spanyol dalam tahun 1750. Armada itu terdiri dari lima buah galleon, di bawah pimpinan Kapten Don Juan Manuel de Bonilla. Semuanya bermuatan logam mulia, mutiara dan batu permata, sebagai hasil tahunan dari daerah jajahan Spanyol di Dunia Baru. Seperti biasa, ke lima galleon itu berkumpul dulu di Habana. Kapten Bonilla memimpin dengan kapal pimpinan

yang megah berdek tinggi, disebut Nuestra Senora de Guadalupe. Dengan megahnya Guadalupe memimpin konvoi ke laut. Dengan layar mengembung karena tiupan angin, galleon-galleon itu meluncur dengan mudahnya melalui selat Florida masuk terusan Bahama, dibawa arus Gulf Stream Utara.

Ketika konvoi itu mendekati Cape Hatteras, di mana mereka harus membelok ke timur menyebrangi Samudra Atlantik; laut yang semula tenang itu mulai menjadi gelap dan bergolak. Awanpun menjadi mendung bagaikan timah hitam. Kapten Bonilla berdiri di geladak nakhoda dekat pagar geladak. Ia mengerutkan alisnya. Ia tahu benar bahwa di tempat itu ada bahaya terutama dalam musim gugur. Ia sedang mendekati suatu titik yang oleh para navigator dianggap bagian paling berbahaya dari garis pantai Samudera Atlantik. Yakni suatu titik di mana arus laut Gulf Stream seharusnya menuju ke utara, tetapi bertubrukan dengan arus dingin dari Samudera Arktik. Akibat dari pertubrukan kedua arus itu, air yang mengandung pasir tersembur ke atas; dan jika sedang ada badai, semburan air berpasir itu dapat mencapai ketinggian menara mercu suar.

Pusaran air ini bergolak dari pantai pulau pulau kecil berpasir, semacam pinggiran luar dari pantai Carolina di daerah Inggris. Bonilla tahu benar bahwa tempat ini dihuni oleh awak kapal yang kasar-kasar, yang hidupnya dari perdagangan gelap dan perampokan kapal yang sedang dihempas-hempaskan oleh badai, seperti yang sedang dialami kapalnya sendiri.

Perdamaian antara Inggris dan Spanyol telah ditanda-tangani dan diumumkan. Perjanjian itu disebut "Treaty of Aix". Tetapi kedua belah pihak tidak merasakan adanya perdamaian yang sebenarnya. Bonilla mengakui bahwa pelanggaran lebih banyak dilakukan oleh Spanyol.

Tidak sampai enam minggu sejak disetujuinya gencatan senjata oleh kedua belah pihak, skuadron Spanyol muncul di cakrawala dan langsung menuju pantai Carolina. Skwadron itu bergerak cepat menuju Cape Fear River, dan sebelum orang mengetahui alasannya mengapa skuadron itu ada di sana, skuadron itu telah menyapu bersih permukaan Inggris di Brunswick; membakar perumahan dan membunuh penduduknya, merampas dan melarikan segala harta benda yang berharga, termasuk satu muatan kapal penuh budak belian.

Tidak cukup itu saja kiranya; kapal Spanyol mempunyai kebiasaan buruk lainnya, mereka suka berlabuh di kepulauan luar Carolina dan mencuri ternak sapi dan babi dari sana.

Kapten Bonilla harus menerima kenyataan itu. Ia bersandar ke pagar geladak. Dengan jelas ia melihat gelombang manampari pantai berpasir dari sebidang tanah kecil.

Ia mengangkat teropong dan mengarahkannya ke bagian lambung yang didorong angin, ke mudian ke depan ke arah laut yang semakin bergolak.

Kapten itu memanggil letnannya

Perwira yang muda belia itu harus berjalan

membungkuk menahan angin.

"Cuaca buruk benar letnan ! Saya pernah di serang badai di Hindia Timur. Permulaannya seperti ini. Oleh karena itu kita pasti akan ditiup angin ke sana ke mari !" kata Bonilla.

"Ya, Kapten ! Kelihatannya buruk sekali! Saya khawatir kita akan mendapat angin ribut!" jawab si letnan.

Benar juga. Pukul delapan malam itu, badai mengamuk. Kapten Bonilla yang sudah dapat mengira akibat yang mungkin akan terjadi apabila tau fan itu berubah arah, menugaskan beberapa tukang kayu bersiap-siap dengan kampak besar dekat tiang layar utama. Hal ini pernah dia alami, di mana ia mengetahui bahwa pada saatnya tiang layar utama harus ditebang, kampak tidak ada.

Ketika bagian-bagian kayu dari kapal mulai berderak melengking, kapten itu meneriakkan perintah-perintahnya, dan awak kapal pun mulai kerja dengan gesitnya.

Kapal Guadalope yang naas itu, semula dengan ulet dapat bertahan; tetapi serangan-serangan terlalu besar baginya. Setiap kali kapal itu mencoba muncul ke atas untuk membebaskan geladaknya dari benturan gelombang raksasa, setiap itu pula kapal itu dihempaskan ke bawah dengan pukulan bertubi-tubi. Layar yang tangguh-tangguh pun tersentak lepas dari gandar gandarnya. Lambung kapal yang tangguh itupun mulai robek bagaikan keranjang tua. Kapal itu seolah-olah sedang ditumbuk menjadi keping-keping. Kapten Bonilla sendiri menghempaskan dirinya ke

roda kemudi yang menendang-nendang ke kanan dan ke kiri, di mana empat orang juru mudi yang kekar berkeriang, mencoba mengendalikan gal leon yang sedang di ambang maut itu. Ia berteriak kepada kekuatan alam itu.

"Madre Mia ! Ingat, angin pun dapat mempu nyai kekuatan demikian"

Di ruang bawah, letnan menyingsingkan le ngan bajunya memimpin awak kapal yang memom pa air.

Sebuah pompa sudah lama tersumbat, sehing ga air bertambah banyak dalam lambung kapal. Perwira muda itu dengan susah payah naik ke gela dak. Sungguh mengerikan. Penglihatan terhalang oleh gelombang-gelombang yang menggebu ke atas kapal, menimbuni segala sesuatu yang ada di atas geladak. Angin menderu semakin keras, lebih ke ras dari pada guntur dan diselingi oleh semacam petir biru yang sebelumnya belum pernah ia li hat. Kapal itu mendapat tekanan kuat yang berusa ha sekuat tenaga menggoncong sisi-sisinya, hingga mengerang pada setiap pukulan.

Letnan itu bergulat melawan semburan air untuk sampai ke tempat kapten. Ia mengikat diri nya sendiri di samping kapten.

"Kita harus menurunkan gandar layar karena kapal sangat tertekan oleh angin kapten", teriak nya kepada Bonilla.

Kapten menggelengkan kepalanya, karena air laut berbuih putih menyembur ke wajahnya.

"Jangan, kalau kita mencobanya, kita akan ke hilangan gandar-gandar itu. Karena orang tak dapat

berbuat apa-apa di atas. Selain dari itu, kalau gandar-gandar itu dilepas pun tidak akan menolong. Tiang utama telah rusak. Kalau tiang itu terlempar keluar, apakah tidak ada yang lain yang akan turut terlempar".

Sementara itu, seorang pelaut dari bagian bawah datang menghadap dengan wajah penuh ketakutan.

"Air di bawah sudah sedemikian tingginya sehingga kami tidak mampu lagi memompanya". katanya.

Letnan menoleh kepada kapten.

"Bagaimana kalau kita potong saja, kapten?"

"Secepat mungkin!" jawab kapten.

Maka perwira muda dan pelaut itu pun bergulat melawan angin dan semburan air ke atas geladak untuk dapat memberi perintah kepada tukang kayu. Dalam beberapa menit saja para tukang kayu itu sudah siap dengan kampak-kampaknya untuk memotong gandar-gandar. Tetapi pada saat itu pula, suatu gelombang dahsyat memukul mereka dan menyapu bersih segala apa yang tersisa di geladak. Dengan gemuruh, tiang utama itu jatuh terpotong-potong ke atas geladak.

Galleon itu menyembul ke atas dan hampir saja terbalik. Pelan-pelan ia mulai tegak kembali.

"Gracias a Dios !" guman Bonilla ketika sadar bahwa ia baru saja lolos dari lubang jarum. Lambat laun, angin menurun dan badai pun mereda. Sewaktu fajar menyingsing, para pelaut saling berjumpa dalam rasa syukur. Guadalupe telah lolos dari malapetaka.

Berkat hembusan angin kencang, kapal yang baru mengalami pukulan-pukulan itu, dengan terhuyung-huyung melaju menuju Okracoke River. Kapten Bonilla merasa bahwa sedikit banyak ia pun sama seperti kapal yang gagah berani itu, yang sekarang dapat sampai ke tempat tambatan yang tidak begitu menyenangkan, tetapi cukup tangguh dengan muatan seharga 8.000.000 peseta.

Kapten Bonilla mengambil teropongnya dan mengamati laut luas. Dia tak melihat satu pun dari keempat Galleon lainnya yang termasuk dalam pimpinannya.

Pada saat badai mulai mengamuk, satu di antaranya berdekatan sekali dengan kapal pimpinan. Ia pernah melihatnya sebentar sebelum terjadi angin ribut, sebelum hujan dan gelombang setinggi gunung menutupi segala penglihatan.

Yang tiga lainnya, pernah dilihatnya lagi se waktu serangan taufan yang gencar.

Tetapi kemudian Bonilla mendengar bahwa galleon yang pernah dilihatnya itu selamat berkat bantuan tukang bongkar muatan atau "bankir" di kepulauan daratan itu. Sebagian dari awaknya selamat dan dibawa ke Norfolk, dan dari sana mereka dinaikkan ke kapal lain bersama muatan kapalnya seharga 250.000 peseta ke Inggris.

Bonilla dan anak buahnya diperlakukan dengan ramah oleh Johnston, Gubernur koloni Carolina. Keadaannya memang merupakan situasi internasional yang peka, tetapi kedua belah pihak melupakan pergeseran.

Setelah satu bulan lamanya penuh dengan ke

sulitan-kesulitan, mulai dari pemberontakan anak buah sampai ke peraturan bea cukai setempat serta undang-undang perampasan; Bonilla di bebaskan dan kembali ke Spanyol. Sebelum berangkat meninggalkan pantai Carolina, orang Spanyol itu mencoba mengorek-ngorek berita mengenai ketiga galleon dari armadanya. Tetapi tak sedikit pun diperoleh. Terakhir mereka kelihatan di Currituck Inlet dan Topsail Inlet. Setelah itu mereka tak terlihat lagi di sana.

Tidak sepele kata pun diucapkan tentang di mana adanya kapal-kapal beserta muatannya yang berharga itu, bahkan dari "bankir" pun tidak. Tetapi sejarah tidak pernah mencatat satu konfirmasi pun tentang tempat di mana dan bagaimana galleon itu tenggelam. Bagaimana mereka dapat lenyap tanpa bekas, di tempat mana bermukimnya para penduduk asli yang melihat dan memberi pertolongan, tetap merupakan suatu misteri. Harta berupa emas, perak, coklat, balsem dan bahan warna yang jarang terdapat yang disebut Cochineal, lenyap bersama kapalnya di tempat yang masih dapat dilihat dari pantai Carolina.

Para penduduk asli terus-menerus mencari, tetapi tak pernah berhasil menemukan jejak dari ketiga galleon itu. Sesosok tubuh pun tidak ada yang terhempas ke pantai. Tidak sekeping kain atau sekeping kecil emas atau sekeping perak pun yang dapat ditemukan. Tidak satu tong balsem atau coklat pun yang terhempas di pantai atau mengapung di laut. Kapal itu lenyap dengan segala apa yang ada dan menempel padanya, sekecil

apapun bentuknya.

Bagi para ahli mengangkat kapal yang tenggelam di Outer Banks, kejadian itu merupakan misteri yang sukar sekali untuk dipecahkan. Pekerjaan mengangkat kapal tenggelam itu adalah seni yang halus ; sekarang akan mereka perhalus lagi. Tetapi dalam hal hilangnya kapal-kapal dari armada tahun 1950 itu, keakhlian mereka sama sekali tak berarti.

Mereka tak dapat menemukan sekerat kayu pun dari harta milik ketiga galleon yang lenyap tanpa bekas di suatu sudut dari daerah berbahaya itu.

BAB TIGA

Laporan-laporan resmi dari Bermuda dan Nassau telah memberikan keyakinan yang kuat tetapi mengerikan kepada saya, bahwa sudah tidak ada harapan.

Petikan dari surat Gubernur Joseph Alston, suami Theodosia Burr kepada mertuanya Aaron Burr pada bulan Februari tahun 1813.

HILANGNYA SEORANG WANITA

Hilangnya galleon Spanyol secara luar biasa di lepas pantai Samudra Atlantik tanpa bekas atau petunjuk tentang di mana terjadinya secara tepat; hanyalah suatu permulaan dari misteri yang nyata di bagian Samudra luas, yang berbatasan dengan pantai Selatan dari bagian benua yang sekarang di sebut Amerika Serikat.

Enam puluh dua tahun kemudian daerah perairan yang jahat itu mulai lagi membuat satu kesan bersejarah. Sebuah kapal paket kecil dan gesit yang sedang berlayar dari Carolina Selatan menuju New York City lenyap lagi tanpa meninggalkan tanda sedikitpun tentang bagaimana nasibnya.

Tragedi itu sampai dicatat dalam buku-buku sejarah karena penumpang utamanya ialah Theodosia Burr Alston putri Wakil Presiden Amerika Serikat, Aaron Burr. Penumpang itu ialah isteri Gubernur Carolina Selatan bernama Yoseph Alston.

Theodosia agaknya merupakan satu di antara keindahan yang kecantikannya senantiasa diimbangi oleh tragedi-tragedi sebagai keseimbangan

eksistensi yang fana ini. Theodosia terus-menerus dirundung malang. Ibunya meninggal dunia ketika ia masih kecil. Ia menikah pada usia tujuh belas tahun yang terpaksa harus hidup jauh dari rumah orang tuanya. Ayahnya yang sangat ia cintai, ditangkap atas tuduhan pembunuhan setelah mengalahkan lawannya Alexander Hamilton dalam duel. Akhirnya setelah berbulan-bulan bertarung di depan pengadilan, ayahnya dibebaskan dari tuntutan. Tetapi masyarakat tidak puas dengan keputusan itu. Burr menyadari bahwa tidak ada pilihan lain baginya kecuali meninggalkan tanah airnya, demi perdamaian antara para pendukungnya dan pendukung lawannya.

Masa pembuangan ayahnya itu merupakan penderitaan lagi bagi Theodosia. Ia prihatin pula akan nasib anaknya yang selama itu tidak pernah mengetahui hakekatnya. Tetapi ketika Theodosia menerima surat ayahnya dari Inggris, yang mengatakan bahwa ia akan pulang ; perasaan cerah timbul dalam hatinya, bagaikan suatu pagi di musim semi. Setelah empat tahun dalam pembuangan di Inggris, akhirnya Burr kembali ke New York . Bukan ke palang gembiranya .

Tetapi kegembiraan itu tidak lama. Putra pertamanya menderita malaria, ketika mereka berlibur musim panas di tempat istirahatnya di kepulauan Pawley. Karena para dokter tidak diizinkan untuk menerapkan metode pengobatan yang berlaku di masa itu, maka jiwa putra pertama dari keluarga Gubernur itu tidak tertolong. Aaron Burr Alston akhirnya meninggal dunia

pada tanggal 30 Juni 1812, dalam usia 10 tahun.

Terpukul oleh kemalangan itu, Theodosia hanya dapat menyampaikan rasa duka cita itu dalam surat kepada ayahnya di New York City yang sedang berpraktek menjadi pengacara.

"..... saya kehilangan anak saya", tulisnya, "Anak saya telah pergi untuk selama-lamanya Semoga ayahanda mendapat berkah dari Tuhan sebagai ganti dari cucunda, bangsawan kecil yang hilang itu".

Tenggelam dalam penderitaan lahir batin, Theodosia tidak dapat lagi menyesuaikan jasmaninya dengan keadaan cuaca tempat tinggalnya yang panas dan lembab itu. Ia sakit jasmaniah maupun batiniah. Setelah kehilangan anak, sekarang ia mengkhawatirkan masa depan ayahnya.

Akhirnya Joseph Alston suaminya mengetahui bahwa isterinya sangat merindukan ayahnya; yakni bahwa gairah hidupnya akan timbul kembali apabila ia diizinkan pergi ke New York City, untuk bertempat tinggal sementara di sana bersama ayahnya. Maka suaminya pun merencanakan untuk mencharter sebuah kapal khusus untuk pemberangkatannya. Belum lagi selesai dengan segala persiapannya, maka datanglah seorang utusan dari New York menemui Yoseph Alston di perkebunannya, "The Oaks", di Charlston. Orang itu bernama Timothy Green, seorang sahabat karib yang setia dari Aaron Burr. Timothy Green diutus oleh Aaron Burr untuk menjemput Theodosia yang lemah itu dan mengawalnya ke utara, ke New York City.

Tak banyak yang dapat dilakukan oleh Alston, ia merasa lalai; sehingga dikirim pengawal khusus dari New York yang seharusnya dia sendiri mengatur pengawalan. Ia terpaksa menyesuaikan rencananya dengan apa yang telah disiapkan oleh Green, karena Green telah siap pula dengan tiket bagi Theodosia untuk menumpang kapal paket "Patriot".

Kapal Patriot yang terkenal kecepatannya itu, tugas hariannya ialah mengangkut pos dan barang barang lainnya antar pelabuhan pantai. Tetapi sejak pecahnya perang antara Inggris dan Amerika Serikat, kapal itu disewa oleh Amerika Serikat sebagai Privateer untuk menyerang perkapalan Inggris. Dan sekali ini, karena harus mengangkut First Lady dari Carolina, yakni Theodosia; hal mana sebenarnya bertentangan dengan tugasnya sehari hari sebagai Privateer, maka kapal itu menyembunyikan semua persenjataannya di bawah geladak. Di samping itu, Patriot telah mendapat izin dari angkatan blokade Inggris untuk masuk perairan pantainya apa bila ia mendekati pelabuhan New York.

Sebagai peran tambahan di samping damainya misi, kapal paket itu akan mengangkut beras kuning emas satu muatan kapal penuh, milik Gubernur Alston untuk dijual di New York; sebagai suatu usaha untuk membiayai perjalanan isterinya. Memang di masa peperangan, para Gubernur pun kiranya perlu mencari uang tambahan.

Hari pemberangkatan ditentukan tanggal 31 Desember 1812, yakni hari terakhir dalam tahun

yang penuh dengan pertaruhan nasib.

Gubernur Alston menganggap bahwa dari pihaknya sendiri perlu ada pengawalan. Maka ia minta pada pamannya, William Algernon Alston untuk mengawal isterinya sampai tempat pemberangkatan kapal, dan melepaskannya dari sana. Oleh karena itu, tuan Alston ini sudah sejak pagi hari jauh sebelum saat pemberangkatan tiba, sudah siap di tempat.

Hari itu hari yang dingin dalam bulan Desember. Tiga buah kereta siap untuk membawarombongan ke pelabuhan di Georgetown di teluk Winyah. Rombongan terdiri dari Theodosia, dokter pribadinya dan seorang dayang di samping pengawal yang setia, yakni Timothy Green.

Gubernur berdiri sejenak di belakang jalan masuk halaman depan rumahnya, mengamati kereta melaju memercik-mercikkan air dari jalan dan lambat laun menghilang ke dalam kehijauan pepohonan besar berlumut yang meneteskan air. Sekilas terbayang kembali senyum manis isterinya yang tercinta dari belakang jendela kereta, ketika kereta itu mulai bergerak meninggalkan dirinya. Rambutnya yang hitam mengintip dari bawah topinya, membentuk keagungan wajahnya yang berbentuk bulat telur. Pada wajah yang pucat itulah ia melihat sepasang mata hitam menatap dalam kepadanya. Sepasang mata itu kelihatannya memancarkan sinar dalam yang dapat menembus, merasuk ke dalam hatinya. Perasaan demikian itu dulu sering dia alami, ketika untuk pertama kalinya ia bertemu di New York. Ketika itu Theodosia baru

berusia tujuh belas dan dia sendiri dua puluh dua.

Sekarang Theodosia sudah berumur dua puluh sembilan, di mana kepedihan hatinya terlihat dalam kelemahan badannya; suatu perasaan sedih yang sukar diperoleh dan merupakan kontra diksi dengan kepribadiannya. Di masa itu tak ada seorang wanitapun yang dapat menandingi kekuatan dan ketajaman daya pikirnya dalam pengetahuan yang dipelajarinya secara mendalam.

Cepat-cepat Joseph Alston membuang muka dan memandang ke arah ladang padinya yang jauhnya bermil-mil dari tempat ia berdiri.

"The Oaks akan kosong dan sunyi tanpa Theo", keluhnya. Kosong tanpa tujuan, dan ia tidak tahu untuk berapa lama.

Pejabat tinggi Carolina Selatan itu selama enam bulan terakhir mencoba melupakan Aaron muda, putranya. Tetapi dia tidak dapat. Masih tetap terbayang berlari menuruni tangga dari lantai atas atau berjalan berjingkat-jingkat di sampingnya di sepanjang jalan ladang, atau sedang mendengarkan ibunya membacakan ceritera-ceritera klasik.

Kemudian, setelah berhasil melupakan anaknya, ia harus dapat menghilangkan ingatan tentang isterinya. Terbayang kembali isterinya yang tercinta itu duduk di depan meja berhadap-hadapan dengan dia; wajahnya berseri-seri membayangkan di atas kain damas, di atas perhiasan yang terbuat dari gading gajah, yang berkilau-kilauan di bawah sinar lilin dengan bayangan dan percikan sinar.

Tak ada lagi untuk sementara waktu yang

agak lama, pikirnya ketika ia mendengar deritan sepatunya di atas lantai yang licin dan berkilauan itu. Ia berhenti di pintu masuk ruang tamu. Kekoongan ruang itu memperketat kedinginan hatinya. Sejenak ia menyesal mengapa ia tidak menentang rencana kunjungan isterinya itu. Tetapi ia sadar pula bahwa andai kata protes itu dilakukan tidak akan ada faedahnya. Joseph sudah lama belajar untuk turut merasakan kecintaan isteri kepada seorang ayah; antara anak dan ayah terjalin suatu ikatan batin yang tak mungkin dapat diputuskan oleh suami yang bagaimanapun setianya. Dan ia pun tak pernah berniat untuk berbuat demikian. Apapun yang membuat Theo bahagia, juga akan membahagiakan dirinya. Cara itulah yang selalu ia tempuh.

Bagaimana keadaan Theodosia dalam perjalanan ? Hari berikutnya Theodosia merasakan suatu kebahagiaan yang sudah lama tidak pernah ia rasakan. Ketika kereta berhenti pelan-pelan di tepi dok di Georgetown, ia membungkukkan badannya ke depan. Kapal Patriot kelihatan berayun pelan, mengapung di tempat tambatannya di air teluk yang beriak kecil. Ia merasakan kegembiraan yang timbul perlahan dalam hatinya. Di sini lah utusan suci yang akan membawa dirinya kembali ke tempat tumpah darahnya, kembali kepada ayahnya. Ia meletakkan sebelah kakinya di atas anak tangga kereta, ketika badannya yang ringan itu dituntun oleh lengan Timothy Green.

"Alangkah indahnya ! Sungguh indah untuk

dilihat, bukan ? Tuan Green ? Kita segera akan masuk ke pelabuhan. Aku tahu sejak aku masih kanak-kanak. Ah, aku tak dapat menunggu lama!" Kata Theodosia.

Dayang Theodosia hanya senyum saja, ketika ia membungkukkan badannya di atas tempat duduk kereta sambil menjinjing jas panjang dan dus topi Theodosia. Timothy mengangkat tas pakaian yang diletakkan oleh kusir kereta dekat kakinya, dan kemudian membimbing Theodosia ke tangga masuk kapal.

Melihat wajahnya kemerah-merahan, dokter pribadinya segera mendampingi dan menasehatkan supaya Theodosia dapat menaham emosinya yang disebabkan oleh kegembiraan.

"Ah ! Tidak apa Dok ! Saya sekarang merasa hidup kembali walaupun hanya sebentar !".

Pemimpin kapal Patriot Kapten Overstocks, memberi hormat ketika rombongan berjalan menuju ke atas kapal. Timothy Green menganggukkan kepalanya sebagai sambutan terhadap penghormatan itu. Ia mengetahui dari hasil penyelidikan, bahwa kapten itu adalah pilot yang cakap dan berpengalaman. Tidak ada lagi pemimpin pelayaran yang baik di sepanjang pantai Atlantik selain dia. Green merasa puas bahwa rombongan Alston ada di tangan yang aman. Ia mengadakan Checking terakhir ke dalam kantong jasanya. Di sanalah terdapat pesan tertulis, yang ditulis sendiri oleh Gubernur Alston dan surat izin yang diberikan oleh pembesar Inggris kepada kapal pembimbing itu untuk lewat melalui kapal-kapal

perang Inggris.

Perjalanan itu ditentukan akan memakan waktu lima hari. Mungkin sepanjang perjalanan mereka akan dicegat oleh kapal-kapal Inggris di beberapa tempat. Tetapi tidak apa, tidak ada yang harus ditakuti dari pihak blokade.

Cuaca cukup cerah, anginpun sepoi-sepoi. Kapten Overstocks memerintahkan "Angkat Sauh" Dalam beberapa menit saja kapal kecil itu dengan tangkasnya meluncur ke luar pelabuhan menuju laut luas, menempuh perjalanannya. Dan lenyap lah dari pandangan mata dan tidak akan terlihat lagi.

Minggu demi minggu telah berlalu, dan akhirnya, setelah ayah dan suami mengadakan pertukaran komunikasi yang gila, terpaksa harus menerima kesimpulan yang menghebohkan dan tragis; bahwa Theodosia bersama segala apa dan semua orang yang menyertainya telah hilang tanpa meninggalkan bekas atau tanda untuk dapat mengusutnya, dan tak akan dapat ditemukan lagi.

Bulan Februari 1813 Joseph Alston menulis surat yang menyayat hati kepada Aaron Burr: "Surat bapak telah saya terima. Kepastian mengenai nasib saya ini sudah tidak ada yang kurang, lengkap sudah ! Anak saya, isteri saya, hilang semuanya ! Inilah akhir dari segala harapan yang telah kita buat bersama. Mungkin bapak merasa terputus hubungan dengan ras manusia. Theodosia adalah tali hubungan terakhir antara kita dengan sesama jenis kita. Apa lagi yang kita tinggalkan? Hanya pada bapak, saya dapat membicarakan ma

salah ini, karena hanya bapaklah yang mempunyai hubungan batin dan perasaan yang sama dengan saya. Bapak mengetahui mereka yang pernah kita cintai. Sedangkan di sini tak ada yang mengetahui mereka, tak ada yang menghargai mereka sebagai mana mestinya. Anak saya menampilkan bakat yang jarang persamaannya ; reputasinya yang sudah begitu luas pada usia kanak-kanak itu, telah membuat kematiannya disesali oleh yang membanggakannya di kalangan keluarga saya, walaupun kehilangan isteri saya yang tidak kurang mengagumkan itu dianggapnya seperti kehilangan seorang wanita biasa saja. Sayang, mereka tidak mengetahui apa-apa tentang perasaan saya. Tak pernah mereka mengetahui tentang itu. Bagaimanapun juga, anak saya bagaikan seorang aktor lemah yang tak tahan berdiri di atas pentas walaupun hanya sebentar, dan tak dapat memainkan peran apapun. Tetapi lelaki yang dianggap berharga dari hati Theodosia Burr, dan yang telah merasakan apa yang harus diberkahi oleh wanita semacam dia, tak akan terlupakan bagi peningkatan kecerdasan anak itu."

Gubernur Alston tak pernah dapat mengatasi rasa duka citanya. Ia merana dan meninggal dunia tiga tahun kemudian. Aaron Burr masih dapat hidup dua puluh lima tahun lagi setelah peristiwa yang menyayat hatinya itu. Tetapi selama dua puluh lima tahun itu ia tak pernah mendapat suatu berita yang tepat tentang apa sebenarnya yang telah terjadi dengan kapal patriot itu.

Ribuan kata, berlusin penjelasan sudah yang

dikemukakan orang selama satu setengah abad sejak hilangnya Theodosia Burr Alston. Tetapi tidak ada satu teori pun yang dapat memperkuat teori lainnya dengan bukti-bukti.

Apakah kiranya yang telah terjadi? Apakah kapal itu diserang badai ?

Inilah dugaan yang paling kuat dan paling besar kemungkinannya. Tetapi segera disingkirkan dari alam pikiran setelah tidak ada sedikit pun peninggalan dari kapal itu yang ditemukan, karena seperti halnya telah sering terjadi ; betapa pun dahsyatnya badai atau taufan, dari kapal yang tenggelam, betapapun kecilnya, pasti ditemukan sisa-sisa atau bekas-bekasnya. Sedangkan dari kapal Patriot tak ada bagian tubuh atau pakaian orang yang ditemukan.

Mungkinkah ada sabotasinya, karena ketika itu sedang zaman perang ? Itu pun tidak mungkin karena dari kapal yang diledakkan harus ditemukan puingnya mengapung di atas air atau terhempas ke pantai. Sedangkan ini tidak ada sama sekali.

Apakah dibajak ? Inilah pemecahan persoalan yang disukai. Bertahun-tahun para penulis mencatat pengakuan terakhir dari para pembajak yang telah tobat pada waktu sekarat. Tetapi sekian banyak pengakuan terakhir, sekian banyak pula macam uraian yang berbeda-beda tentang nasib buruk Theodosia sesuai dengan banyaknya bajak laut yang masing-masing mengaku telah membinasakannya. Orang pun berpendapat bahwa banyaknya pengakuan terakhir itu telah memperluas kepercayaan bahwa Theodosia hilang karena jatuh

di tangan pembajak.

Ceritera yang berbeda-beda itu memang menarik dan patut mendapat perhatian.

Yang pertama ialah yang muncul dalam tahun 1813. Seorang pemilik kedai minuman di Mobile-Alabama, sedang menghadapi maut di kamarnya yang buruk. Sehari-harian ia sakit jasmaniah maupun batiniah. Kadang-kadang ia mencoba menggapai lemah dari satu sudut ke sudut lainnya dalam kamar, sambil berteriak: "Itu, dia ! Itu dia!"

Akhirnya, seorang dokter bernama Alex Jones dipanggil oleh tetangganya yang mendengar ia merintih dan berteriak mengigau.

Dokter itu memeriksa denyut nadinya. Sambil meraba-raba tangan dokter, orang sakit yang pucat itu menggumam dalam kesedihan yang mendalam: "Dia tidak akan membiarkanku, ia akan selalu mengganguku. Dia akan selalu datang mengejar ngejarku! Usirlah dia !" Dr. Jones menoleh ke sekeliling dalam kamar kemudian kembali menatap wajah yang sangat ketakutan itu.

"Siapa ? Siapa yang harus diusir ?", tanya dokter. "Theodosia Burr !", jawab pasien.

Karuan saja dokter itu kebingungan.

"Theodosia Burr ?" tanya dokter. "Mengapa? Dia sudah tiada, dia sudah lenyap di tengah laut bebas kira-kira seperempat abad yang lalu ! Apa hubungannya denganmu !" tanyanya.

Pasien itu berguling-guling gelisah.

"Saya adalah salah seorang awak kapal bajak laut yang menyerang kapal yang ditumpangi wanita itu. Tadinya kami tidak mengetahui bahwa di ka

pal itu ada wanita itu. Baru setelah kapalnya kami sergap, kami mengetahui siapa penumpang kapal itu. Harta rampasan, kami bagi-bagi, kemudian mengadakan undian untuk menentukan siapa yang akan melaksanakan pembunuhan si cantik jelita itu. Kami harus mengadakan undian, karena tidak seorang pun di antara kami yang sanggup melaksanakannya. Tetapi saya kalah dalam undian itu ”.

Orang itu menahan nafas seolah-olah terror itu tak pernah hilang dari ingatannya.

”Ia bertekuk lutut memohon kepada saya, supaya saya tidak membunuhnya. Benar-benar ia memohon dok ! Ah, siapakah ia itu ? Ia menceriterakan siapa ia, dan mengapa ia harus pergi ke New York ; tak lain untuk menghibur hati ayahnya yang sedang mengalami nasib malang ! Saya tak sanggup mendengarnya

Si pemilik kedai itu mencoba mengangkat dirinya di atas satu siku, dengan segala kekuatan yang masih dapat ia kumpulkan.

”Saya seharusnya tidak melaksanakannya, dok ! Tetapi saya tidak mempunyai pilihan lain, dan itulah dia berjalan di atas papan geladak, lemah gemulai bagaikan wanita yang turun akan melantai berdansa ballroom.....”

Orang yang sedang sekarat itu merebahkan dirinya lagi sambil merintih pelan.

”Dan saya melihat ia berjalan di atas geladak untuk diceburkan ke laut. Ia berjalan menuju saya, sambil mengulurkan tangannya yang putih”.

Itulah kata-kata terakhir yang diucapkan orang yang merasa tersiksa batinnya, yang sete

lah selesai mengucapkannya menghela nafas, kemudian menghembuskannya untuk terakhir kalinya; dan matilah ia. Dokter itu menggelengkan kepalanya keheranan, dan menceriterakan kejadian itu beberapa tahun kemudian.

Itu bukan pernyataan bajak laut terakhir. Seorang bajak laut lainnya juga mengeluarkan pengakuan terakhirnya pada waktu ia sekarat. Bajak laut ini orang Perancis bernama Jean Baptiste Callistre.

"Saya berlayar bersama Tuan Chauvet dengan kapal Vengeance. Saya seorang penembak meriam. Pada suatu hari kami melihat kapal kecil itu menuju ke utara. Kami mengejarnya dengan mudah dan mendekatinya tanpa mendapat perlawanan. Kami mendapati wanita cantik jelita itu dalam kabin di bawah geladak. Sebagaimana biasa kami ikat tangan kakinya dan memindahkannya ke dalam kapal Vengeance. Wanita itu berbadan ramping namun seorang pejuang, sanggup berkelahi. Anda dapat membayangkan bagaimana gembiranya kami, dan kami pun kembali ke basis kuno di kepulauan Galveston di Teluk Mexico."

"Wanita itu tak dapat menahan derita, seingat saya ia meninggal dunia tak lama setelah kami kembali ke kepulauan itu. Memang buruk sekali. Tetapi itulah yang terjadi. Kami memakamkannya di sana dekat benteng tua. Saya yakin kuburan itu dalamnya sepuluh kaki....."

Menurut laporan, si bajak laut itu kemudian mengeluarkan locket (tempat menyimpan potret) berisi gambar putih bersih dari seorang anak le

laki yang masih kecil. Pada sisi yang berwarna kuning emas terdapat tulisan initial T.A.

Beberapa tahun setelah pengakuan tersebut di atas, ada lagi pengakuan dari seorang Michigan yang sudah agak berumur bernama Frank Burdick. Waktu ia hendak menghembuskan nafasnya yang penghabisan, ia bersumpah; bahwa ia adalah salah seorang perampok yang membunuh Theodosia Burr, dalam tahun 1812.

Tetapi pengakuan ini pelan-pelan ke luar dari perhatian orang, menjadi kurang berarti apabila dibandingkan dengan pernyataan di bawah sumpah dari bekas perampok pula, empat tahun kemudian.

Menurut sebuah artikel majalah yang ditulis oleh Foster Halley dalam majalah dari Charlston "News and Courier" bulan Pebruari 1950. Orang atau bekas bajak laut itu tak lain dan tak bukan ialah penulis buku "Home Sweet Home", bernama John Howard Payne.

Penulis artikel dalam majalah itu, menyebutkan sumber artikelnya itu ialah "dokumen-dokumen yang tergali dari Gedung Arsip Negara Bagian Alabama di Montgomery". Setelah 145 tahun lamanya mengumpulkan bahan-bahan.

Dalam dokumen itu, John Howard Payne dinyatakan bahwa pada akhir hayatnya telah mengaku menyatakan kebenaran tentang pengalamannya sewaktu ia menjadi bajak laut. Ia adalah seorang manusia tak bernegara, jauh dari tempat tumpanya darahnya, meninggal dunia di Tunis - Afrika yang ketika itu merupakan basis kuat dari bajak laut dan perampok. Ia ingin membebaskan jiwanya

dari derita siksaan hukuman atas kesalahan-kesalahannya di masa lampau.

Payne mengatakan bahwa ia adalah anggota terakhir yang selamat, dari awak kapal bajak laut yang menjelajahi Samudera Atlantik. Kapalnyalah yang menyergap kapal Patriot itu, demikian pernyataan yang ditulisnya. Setelah pertempuran berdarah yang tak seimbang, Kapten Overstocks dari kapal Patriot menyerah tanpa syarat bersama awak kapalnya yang masih hidup. Kemudian para pembajak membunuh mereka semua, termasuk seorang wanita bangsawan atau seorang keturunan tinggi. Wanita itu tak lain dari Theodosia Burr, katanya.

Siapa wanita itu, sebenarnya tak penting bagi bajingan-bajingan itu, kata Payne.

Wanita itu ditutup matanya, kemudian menjalani hukuman mati seperti lain-lainnya, dengan mencebur di laut buas.

Itu satu perbuatan yang mencekam ingatan nya dan lama-kelamaan akhirnya terus juga dia ceritakan.

Betapapun pentingnya pengakuan terakhir dari seorang terkemuka seperti orang tersebut di atas, namun toh masih ada yang lebih romantis dan banyak ragamnya; seperti laporan berikut yang muncul dalam News and Courier di Charleston, bulan Agustus tanggal 4 tahun 1963.

Artikel yang ditulis oleh RI Cannaday ini mengemukakan sudut lain yang sama sekali baru dan orsinil. Menurut laporan ini; Theodosia memelihara sebuah buku catatan harian. Dalam buku

hariannya, wanita yang cerdik ini mencatat kejadian sehari-hari dalam kapal Patriot; baik mengenai awaknya maupun penumpangnya, demikian juga mengenai kapalnya sendiri.

Sebelum kematiannya, wanita itu menulis komentarnya yang terakhir, kemudian memasukkan dokumen berupa catatan harian itu ke dalam botol bersama cincin kawinnya, lalu melemparkan botol itu ke laut.

Beberapa lama kemudian, botol itu ditemukan terhempas ke pantai. Isinya kemudian dibeli oleh kolonel Justin Dane, dan memperlihatkan kepada teman-temannya pada berbagai kesempatan.

Catatan harian Theodosia itu pokok isinya diduga keras mengenai perjalanannya dengan kapal Patriot, sebagai berikut.

"Pukul enam, malam pertama mereka ada di laut, datang angin keras yang mendorong kapal kecil itu. Esok harinya kira-kira waktu fajar, datanglah badai dahsyat"

Theodosia naik ke geladak. Kapten Overstocks sedang memberikan perintah untuk membelokkan kapal ke timur. Tapi malah meluncur ke selatan.

Akhirnya Theodosia mencatat bahwa haripun semakin panas, es di sekitar mereka mulai mencair. Menurut kaptennya, Patriot masuk ke daerah Arus Teluk. Mereka sedang menuju ke Cuba, ke perairan yang lebih tenang. Tak ada lagi yang perlu dikhawatirkan. Theodosia bersama dayangnya kembali ke tempat peristirahatannya.

Tetapi sayang, kedamaian itu tak tahan lama agaknya.

Pagi-pagi, esok harinya; karena haripun cerah di kala masih subuh, Theodosia sudah bangun mendahului penumpang lainnya; kemudian memakai sepatunya dan naik ke atas geladak. Sambil membayangi matanya dengan sebelah tangan, mengamati sebuah kapal yang datang dari jarak jauh.

Dengan teropongnya, Kapten Overstocks pun turut mengamatinya. Ia letakkan cepat-cepat teropongnya dan menoleh kepada Theodosia dengan pandangan yang mengejutkan.

"Kapal itu berbendera hitam yang di tengahnya bertulisan huruf T berwarna merah darah" katanya.

"Begitu ? Lalu apa artinya itu?" tanya nyonya Alston.

"Itu berarti, bahwa kita akan berhadapan muka dengan perampok yang paling kejam, paling haus darah dan segala banditisme yang ada di perairan; yakni Kapten Thaddeus Boncourt " jawab Overstocks.

Kita tak dapat mengetahui apa arti dari berhadapan muka itu, karena jauh sebelum serangan dimulai, Theodosia telah melemparkan catatan hariannya itu ke dalam Laut Caribbean untuk anak lucu. Menurut laporan ini, orang terakhir yang pernah berhubungan dengan Theodosia yang hilang ini ialah Kolonel Dane, yang dapat memiliki cincin kawin dan catatan hariannya itu. Tangan Dane ini barangkali merupakan tangan pertama dan terakhir yang memegang pesan yang oleh First Lady dari Carolina Selatan itu dititipkan pada

laut supaya diamankan.

Demikianlah jalannya sejarah. Berbunga ram pai memang.

Edward Rowe Snow, seorang pengarang buku dan pengumpul data kehidupan di laut, telah ber sūsah payah menelusuri benang sejarah Theodosia yang mempesonakan itu. Kemudian ia melapor kan suatu ceritera menarik tentang potret seorang wanita, yang ditemukan di sebuah gubuk milik seorang wanita tua di pantai, beberapa tahun yang lalu. Wanita itu mengatakan bahwa potret itu ia terima dari kekasihnya, ketika ia masih muda belia. Kekasihnya itu seorang pengusaha pengangkat kapal tenggelam, dan telah menemukan potret itu yang kemudian diserahkan kepadanya. Wanita itu kemudian menyerahkan potret itu kepada se orang dokter sebagai imbalan bagi jasa-jasa pengo batannya. Akhirnya potret itu jatuh di tangan Glen Gove seorang pengumpul barang-barang antik di New York, yang kemudian sampai ke ta ngan tuan Herbert Lee Pratt. Ketika Herbert ini meninggal dunia tahun 1945, bagian utama dari koleksinya ini berpindah tangan ke Amherst College; tetapi karena potret itu oleh John Vander lyn dinyatakan sebagai potret Theodosia Burr Alston, maka oleh keluarganya tidak turut diserah kan kepada Amherst College.

Ini merupakan satu sudut lain yang mempe sonakan dari kejadian yang memusingkan kepala yang pernah terjadi dalam sejarah Amerika.

Sekalipun keterangan mengenai nasib Theo dosia itu mengalir terus, namun kebenarannya

tetap merupakan teka-teki. Tidak ada seorang pun yang dapat membayangkan apa sebenarnya yang telah terjadi dengan kapal kecil yang lincah itu beserta penumpangnya yang terhormat itu.

Suatu fakta yang menempatkan peristiwa hilangnya kapal Patriot itu pada daftar nama orang yang pernah hilang di daerah berbahaya di Samudera Atlantik, adalah seperti berikut.

KAPAL LAUT	TAHUN	TEMPAT
1. The Sea Venture, kapal layar, tenggelam karena badai.	1609	Lepas pantai Bermuda.
2. Perahu pencari pertolongan.	1609	Lepas pantai Bermuda.
3. Tiga buah Galeon yang menyertai kapal Nuestra Senora de Guadalupe.	1950	Tanjung Hatteras lepas pantai Carolina Utara.
4. Patriot, kapal packet yang mengangkut puteri Aaron Burr	1812	Gulf Stream (Arus Teluk)
5. Wasp, kapal perang Amerika Serikat.	1814	Lepas pantai Carolina Selatan
6. The Spray, sekoci.	1909	—

- | | | | |
|-----|---|------|--|
| 7. | The Cyclops
Kapal tanker
Amerika Se
rikat. | 1918 | Di perjalanan dari Bar
bados ke Norfolk, Va. |
| 8. | Porta Noca,
kapal penum
pang | 1926 | Berangkat dari ke pula
uan Pines dekat Cuba. |
| 9. | Sandra, kapal
barang. | 1957 | Berangkat dari Savan
nah. |
| 10. | Renovoc, ka
pal layar pe
siar. | 1958 | Berangkat dari Key
Wesh |
| 11. | The Enchan
tress | 1965 | 50 mil barat daya dari
Charleston, Carolina
Selatan. |
| 12. | Witchcraft | 1967 | Lepas pantai Miami |
| 13. | Scorpion, ka
pal selam
Nuklir | 1968 | Lepas pantai Azores |

KAPAL UDARA TAHUN		TEMPAT
1.	Flight 19.5, 1945 Pelempar bom penye- rang Balasan.	Kembali dari Bimini
2.	Martin Mari- ner, PBM Flying Boat Penyelidik.	Dari Patrik AFB.
3.	Star Tiger, 1948 pesawat ter- bang Komer- sil.	Dalam perjalanan dari Azores ke Bermuda.
4.	DC-3, Pesa- wat Charte- ran	—
5.	Star Ariel, 1950 pesawat ter- bang Komer- sil	Dalam perjalanan ke Kingston.
6.	Air Force 1962 Tender	Dalam perjalanan dari Va ke Azores
7.	Pesawat Pri- badi 1962	Lepas pantai Nassau
8.	Bentang Uda- ra Amerika Serikat Sejak 1962	—
9.	Angkutan Tentara Ing- gris	—

10. Dua buah
Kapal Patro
li Angkatan
Laut Ameri
ka Serikat

BAB EMPAT

Barangkali jauh di bawah kedalaman samudra luas dan dalam Valhalla, dalam persahabatan, para pahlawan dari WASP dapat bertemu satu sama lain

Dari buku : Revolutionary Fights and Fighters, 1900, karangan Cyrus Townsend Brady.

ANGKATAN LAUT AMERIKA SERIKAT MASUK MISTERI

Perang tahun 1812 merupakan latar belakang dari berita tentang hilangnya sebuah kapal perang Amerika Serikat yang paling hebat, beserta pemimpinnya yang namanya menjadi buah bibir se tiap orang. Kehilangan kapal ini tidak kalah misteriusnya dengan hilangnya Theodosia Burr, di atas kapal packet itu.

Nama komandan kapal perang itu ialah Johnston Blakeley.

Perwira Angkatan Laut yang masih muda itu, diangkat menjadi komandan Madya dalam Angkatan laut Amerika Serikat. Ia diserahi tugas memimpin kapal sejak tahun 1811.

Sejak timbulnya permusuhan dengan Inggris ia diserahi tugas memimpin sebuah kapal perang baru, bernama Wasp yang berarti tawon penye ngat. Tenggelamnya kapal perang Inggris yang paling kuat, bernama Reindeer oleh Wasp bulan Juni tahun 1811 itulah yang membuat nama Johnston Blakeley termasyhur.

Menjelang berakhirnya tahun itu, Kapten

Blakeley beserta kepala dan anak buahnya tanpa adanya berita atau ceritera sebelumnya telah menggelincir dari ufuk dan lenyap dari pandangan mata untuk selama-lamanya.

Tiada seorang pun dari kalangan Angkatan Laut Amerika Serikat maupun dari kalangan musuh sendiri, atau dari kalangan keluarga Blakeley, yang pernah mendapat suatu petunjuk yang dapat membantu memecahkan misteri tentang kemalangan yang telah menimpa kapal yang jaya itu.

Blakeley yang masih muda itu sudah sejak kanak-kanak harus memulai hidupnya dengan musibah. Ibunya dan adiknya yang masih bayi meninggal dunia tahun 1782 ketika ia baru berumur satu tahun, dalam perjalanan dari Inggris ke Amerika sebelum mereka mencapai pelabuhan Charleston, di Carolina Selatan. Ia berempat meninggalkan tempat tumpah darahnya, tetapi sampai di Amerika hanya tinggal berdua dengan ayahnya.

Keluarga Blakeley ini bertempat tinggal di Charleston kira-kira satu tahun, kemudian pindah ke Welmington di mana ayahnya menjadi seorang pedagang yang berhasil mendapat keuntungan yang tidak sedikit setiap tahunnya. Setelah Johnston menjadi dewasa, ayahnya mendapat keuntungan yang besar sekali sehingga ia mampu menyekolahkan anaknya ke Universitas Carolina Utara di Chapel Hill dalam tahun 1797. Johnston alias Blakeley muda segera tertarik oleh matematika, navigasi dan pengukuran tanah.

Kuliahnya terpaksa harus dihentikan ketika ayahnya meninggal dunia, dan harta yang ia warisi

musnah semua karena kebakaran. Walinya yang juga sahabat keluarga, mendesak supaya ia diizinkan untuk memikul tanggung jawab atas pendidikannya: tetapi ia menolak. Ia tinggalkan Universitas, kemudian memasuki ikatan dinas Angkatan Laut Amerika Serikat sebagai mahasiswa Akademi Angkatan Laut.

Pada waktu itu Angkatan Laut Amerika masih merupakan sesuatu yang baru. Enam tahun sebelum itu, Angkatan Laut Amerika belum dapat dibanggakan. Namun sejak tanggal 27 Maret 1794, Congress telah mengambil langkah-langkah untuk memperlengkapi Amerika Serikat dengan sesuatu yang benar-benar memperkuat Angkatan Laut.

Hal itu dapat terlaksana berkat perjuangan Presidennya, yang sangat mendukung pembentukan sebuah Angkatan Laut yang efisien. Presiden itu ialah John Adams, Presiden terpilih kedua di Amerika Serikat.

Adams adalah seorang yang keras hati, tak kenal putus asa. Ia tak sampai hati melihat negaranya yang masih seumur jagung tumbuh tanpa Angkatan Laut yang kuat untuk melindunginya di perairan samudra. Begitu ia memasuki Gedung Putih, begitu pula ia sodorkan rencana Angkatan Laut Nasionalnya dan terus diperjuangkannya sampai berhasil. Karena itu Congress yang juga masih muda itu menetapkan pembentukan Angkatan Laut Amerika Serikat.

Suatu hal yang tak dapat dihindarkan dalam pikiran bagi setiap yang memperhatikan persoalan jalur perkapalan dan perdagangan dari suatu

bangsa yang baru lahir adalah bajak laut. Serangan gencar yang destruktif dari bajak laut dan dari bangsa-bangsa buas di luar negeri semakin memperkuat pokok persoalan. Mereka merasa sangat beruntung mempunyai seorang kader Angkatan Laut yang gagah berani seperti Johnston Blakeley itu. Ia sekarang mendapatkan karier yang sesuai dengan keinginannya yakni penghidupan di laut berjuang untuk tanah air angkatnya yang sangat ia cintai.

Bulan Mei 1800, ketika Blakeley memasuki nya, Angkatan Laut itu baru mempunyai kira-kira tiga puluh buah kapal yang dapat dipergunakan. Ia ditugaskan dalam suatu Frigate bernama *President*, suatu kapal pimpinan di bawah pimpinan Komodor Richard Dale. Kapal ini dipersenjatai dengan 44 buah meriam dan bertugas di Laut Tengah yang sedang mengalami banyak gangguan. Komodor itu sangat terkenal karena pengalamannya yang revolusioner, ketika ia berjuang di pihak John Paul Jones di atas kapal *Bonhomme Richard*.

Bersama pahlawan Perang Kemerdekaan inilah pemuda Blakeley untuk pertama kalinya merasakan pertempuran. Ia berlayar bersama menuju medan laga yang hampir terlupakan, Tripoli.

Tahun-tahun berikutnya kader itu berulang kali berlayar bertempur memerangi para pembajak dari Tripoli sampai menyerah pada tahun 1805. Kemudian ia ditugaskan mengadakan perjalanan dinas sepanjang pantai Atlantik. Menjelang akhir tahun 1807 ia ditangkap menjadi Letnan Laut dan bertugas di Pangkalan Angkatan Laut di Nor

folk. Bulan Maret 1811, untuk pertama kalinya ia dipercayakan sebagai pimpinan dan ditugaskan di atas kapal pimpinan Enterprise. Hanya empat bulan setelah itu ia sudah diangkat sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal itu.

Ketika perang baru dengan Inggris pecah, dan diumumkan oleh Congress tanggal 18 Juni, 1912; Johnston Blakeley sudah merupakan "angin laut" yang berpengalaman. Dalam tempo kurang dari satu tahun, ia diserahi pimpinan atas satu di antara kapal perang Amerika, yakni kapal Wasp. Tugasnya ialah mencari dan menghancurkan atau menenggelamkan kapal dagang dan Angkatan Laut Inggris.

Tidak ada kapal Amerika yang lebih baik lagi dari pada yang ada di bawah pimpinan Blakeley. Ia adalah ahli dalam memimpin anak buah. Tidak ada awak kapal yang lebih cakap dari pada yang ada di bawah pimpinannya. Hal ini terkenal luas.

Pada saat pecahnya permusuhan, Inggris memiliki 800 buah kapal perang yang cukup baik, sedangkan Amerika Serikat hanya memiliki tidak lebih dari 17 penjelajah yang dapat digolongkan efektif. Namun demikian, Angkatan Laut yang masih remaja itu tetap mengagumkan. Dengan pemimpin-pemimpin seperti Blakeley memang Angkatan Laut itu berhak untuk dikagumi.

Kapal Wasp adalah kapal kedua yang memakai nama itu. Kapal pertama yang memakai nama itu, menjadi termasyhur setelah melakukan serangan yang menghancurkan sebuah kapal perang

Inggris tahun 1812. Dalam pertempuran-pertempuran berikutnya, kapal Wasp pertama itu tertangkap oleh musuh. Tetapi gantinya pun memang dimaksud untuk membuat reputasi yang lebih besar lagi, ketika kapal Wasp baru itu bergerak tanggal 1 Mei 1814, di bawah pimpinan Kapten Johnston Blakeley yang keras hati untuk mencapai kemenangan itu.

Wasp baru itu merupakan kapal bermeriam 22 buah dengan jumlah awak 173 orang perwira dan bawahan, yang kebanyakan di antaranya merupakan veteran perang melawan bajak laut Inggris, Spanyol, Perancis dan Melayu. Tiap orang mengerjakan tugasnya masing-masing, dan masing-masing mempunyai mental yang kuat untuk melaksanakan nya.

Tetapi tidak ada yang melebihi semangat pemimpinnya.

Blakeley menetapkan perjalanannya menuju perairan pantai Eropa yang ramai dilayari. Tujuannya ialah mengejar dan menangkap kapal dagang musuh.

Suatu tantangan hanya dapat dijawab oleh kapal yang paling baru, paling tangkas dan paling lincah.

Pukul empat dinihari tanggal 28 Juni 1814, kapal Wasp bertemu dengan lawan pertama yang cukup tangguh. Sebuah kapal asing muncul di ufuk. Karena udara mendung dengan sedikit angin sepoi-sepoi dari arah timur laut, kapal Wasp membeberkan dua layar ke arah angin. Kapal Amerika ini

merupakan kapal yang persenjataannya lengkap dengan 22 buah meriam yang dapat menembakkan serentetan peluru seberat 309 pon. Sekarang segala sesuatunya telah siap.

Dalam beberapa menit saja tiga buah kapal lainnya muncul dan mendekati Wasp. Blakeley memutar haluan menuju kapal yang terdekat, dan sekitar pukul 12.30 siang hari sudah siap untuk beraksi.

Ternyata kapal itu bukan kapal dagang, melainkan kapal tawanan perang Inggris, yang bernama Reindeer.

Kapal tawanan perang itu segera menerima tantangan yang berani itu, dan membeberkan layar untuk mendekat. Kapal itu bergerak pelan tetapi pasti menuju sisi pertahanan kapal Wasp, dan pada pukul 3.15 sore hari melepaskan tembakan dari meriam 12 pon pendek kaliber besar ke arah bagian atas depan yang berisi muatan peluru dan mesiu.

Kapal Wasp menerima lima kali tembakan dari kapal Inggris itu sebelum sempat memutar haluan untuk mengarahkan meriam-meriamnya yang ada di bagian haluan ke depan.

Selama sepuluh menit berikutnya kedua kapal itu ada dalam posisi berdampingan dengan jarak tidak lebih dari selebar jalan dalam kota, dan saling tembak-menembak dengan gencar. Gelegar dari ledakan-ledakan meriam menghilangkan bunyi deru angin sedemikian rupa sehingga kedua kapal yang sedang bakuhantam itu kehilangan arah dan terlibat dalam bungkusan awan hitam dari asap mesiu.

Awak kapal kedua belah pihak sibuk melayani meriam dengan semangatnya tak kunjung padam.

Akhirnya pemimpin kapal Inggris itu, Kapten William Manner salah seorang dari perwira ter masyhur dari Angkatan Laut Inggris sampai kepada kesimpulan bahwa satu-satunya harapan akan kemenangan terakhir tergantung dari kapalnya yang ba gaikan pedang ampuh di tangan kanan yang kekar.

Sekarang kedua kapal hampir berimpitan su dah.

Manner terluka, ketika sedang berdiri di pos nya. Sekalipun darah bercucuran dari sebelah bahu dan tangannya, ia tetap berdiri di posnya dan mem berikan komando-komandonya.

Atas perintah komandannya, kapal Reindeer dengan mendadak banting kemudi lalu menabrak bagian samping kiri kapal Wasp. Dan pada saat bersamaan sebuah tembakan dari kapal Amerika mengenai paha kapten Inggris itu, membuat ia jatuh dari posnya ke geladak kapal. Ia mencoba berdiri tegak berpegangan pada ruji-ruji dan dalam keadaan demikian, terus memberikan komando ke pada anak buahnya.

"Siap untuk menyerbu ke kapal lawan!" Awak kapal Reindeer serentak melompat ke jeruji kapal siap untuk menyerbu ke geladak kapal Wasp.

Tetapi Blakeleypun sudah siap untuk meneri ma mereka. Pada saat kedua kapal itu berimpitan, ia telah siap dengan anak buahnya di buritan di belakang ruji-ruji.

Dalam gumpalan asap tebal yang membuta kan, kedua kelompok awak kapal itu saling memba

cok, saling menangkis dan saling menyerbu ke geladak lawan.

Pelan-pelan asap mesiu menghilang. Sekarang nyata bahwa hampir tak ada jarak yang memisahkan kedua kapal. Kedua kelompok awak kapal pun telah terlibat dalam perkelahian satu lawan satu, sedangkan para perwira dan marinir dari kedua belah pihak tetap meneruskan tembak-menembak. Secara pelan-pelan orang Inggris itu mundur.

Dalam keadaan demikian, Kapten Manners mengumpulkan segala kekuatannya, dengan luka yang terus-menerus mencucurkan darah dan pedang terlugas di tangan, ia melompat ke depan sambil berteriak; "Ikutlah aku !".

Tepat pada saat itu pula sebutir peluru yang ditembakkan dari bagian atas kapal Wasp, tepat mengenai kepalanya. Ia menutup mukanya dengan tangan kiri dan menjerit : "Ya, Tuhan !"

Kemudian dengan pedang mengacung di tangan kanan, ia jatuh ke atas geladak yang telah ia pertahankan sekuat tenaga. Melihat pemimpinnya gugur, para pelaut Inggris termangu-mangu. Segala harapan turut hilang bersama pemimpinnya.

Saat itu juga Johnston Blakeley secepat kilat melompat ke atas geladak Reindeer sambil berteriak "Serbu !"

Seketika itu juga para palaut Amerika mengikuti pemimpinnya menyerbu sambil berteriak buas. Perkelahian geram dan kejam segera terjadi di atas geladak kapal Inggris dan merusak serta menya pu apa yang ada di atasnya. Orang Inggris ada yang terbunuh, ada yang cedera, dan ada pula

yang digiring ke bawah. Dalam beberapa menit saja Kapten administrasi perwira tertinggi yang masih selamat, menyerahkan kapalnya.

Segala sesuatunya yang menyangkut penyerahan itu memakan waktu 27 menit. Kesimpulan nya ialah Kapal Reindeer rusak berat dan kehilangan 67 awak karena gugur, dan cedera. Kapal Wasp walaupun menderita kerusakan juga tetapi masih dapat mengapung dan berlayar. Kekalahannya berupa 26 orang awak kapal gugur dan cedera.

Pertempuran laut itu tercatat dalam sejarah sebagai pertempuran yang paling berhasil. Di kedua belah pihak tidak terjadi kesalahan. Di kemudian hari ada diceriterakan orang, bahwa Blakeley tak pernah dapat menyelesaikan pertempuran secepat itu. Kapal lawannya yang kalah itu keadaannya terlalu rusak untuk ditawan atau disita. Keesokan harinya setelah pertempuran itu, dan setelah awaknya dipindahkan, ia memerintahkan untuk membarak kapal itu.

Setelah keterlibatan yang menentukan ini, yang membuat nama Johnston Blakeley termashur di dunia internasional, ia membawa kapalnya ke L'Orient di Perancis untuk diperbaiki. Ia tinggal di sana sampai tanggal 27 Agustus. Kemudian ia berlayar lagi mengarungi Lautan Atlantik. Tanggal 1 September 1814 Kapten Pejuang itu beraksi lagi. Ia mengejar sebuah konvoi yang sedang menuju Gibraltar dan dilindungi oleh kapal perang dari Armada ke 74 dari Spanyol.

Sekalipun ia berulang kali diusir oleh kapal perang pengawal, namun karena ia terus-menerus

mengganggu perjalanan mereka, akhirnya ia berhasil juga memisahkan sebuah kapal ke luar dari rombongan konvoi itu. Ia dapat mengalahkan kapal yang satu itu, menyerbu dan menguasainya; kemudian membakar muatannya yang berupa meriam peralatan militer tepat di depan hidung kaptennya yang sudah tidak berdaya itu. Semua ini telah dilaksanakannya tanpa mendatangkan kerugian sedikitpun kepada anak buahnya maupun kapalnya.

Pukul setengah tujuh malam itu, ia tinggalkan konvoi itu dan mengarungi lautan luas dengan segala kewaspadaan. Tiba-tiba pengintai di atas melihat empat buah kapal, dalam cahaya malam dua di sebelah kiri dua buah lagi di sebelah kanan. Kapten Blakeley memerintahkan untuk mendekatinya. Ia ingin melihatnya dari dekat. Anak buahnya merasa heran, mengapa Kapten kelihatan tidak ambil pusing terhadap kapal-kapal itu. Mereka mengetahui bahwa tidak ada bedanya bagi Kapten itu apakah kapal itu memang kapal perang atau bukan.

Dari deretan-deretan layarnya dapat diketahui bahwa dari keempat kapal itu, di antaranya ialah kapal perang Inggris yang sedang mengejar kapal Privateer Amerika.

Pukul tujuh malam, kapal Inggris yang terdekat terbukti merupakan kapal yang hebat sekali untuk membawa tawanan bernama Avon dipimpin oleh Kapten John Arbuthnot, dan dipersejatakan dengan 20 buah meriam. Kapal ini kelihatannya sengaja berlayar agak jauh di belakang

yang lain.

Pukul delapan malam kapal Avon mengirim isyarat-isyarat malam menembus kegelapan.

Blakeley tidak ambil pusing. Pukul 8.38 malam kapal Inggris itu mulai melepaskan tembakan-tembakan ke kapal yang mengejarnya dari buritan. Namun walaupun ditembak, dalam tempo satu jam saja kapal Wasp berhasil mengejarnya dan menyerangnya dari samping kiri. Tembakan balasan dilepaskan sebagai tantangan. Tetapi kapal Avon tidak membalas melainkan membeberkan layar utama untuk melarikan diri. Kapal Wasp membiarkannya melarikan diri, tetapi menembaknya dengan meriam 12 pon. Kapal Avon membalasnya dengan meriam-meriam buritannya. Tetapi Blakeley, karena khawatir kalau-kalau kapal Inggris ini akan lepas dari kejaran dan menghilang dalam kegelapan; ia banting kemudi dan mengejarnya dari samping, lalu memotong perjalanan sehingga kapalnya ada di depan lawannya.

Ketika Wasp ada di samping kanan Avon, Blakeley melepaskan tambahan gencar. Baku han tampun terjadilah. Malam gelap sekali. Awak kapal Wasp hanya dapat melihat bayangan yang memantul dari permukaan laut di samping kapalnya. Yang dapat mereka lakukan hanyalah membidikkan meriam-meriam mereka pada kilasan sinar yang ke luar dari mulut meriam lawan, atau pada buih putih yang terlihat oleh benturan kapal lawan. Sebagaimana biasa cara mereka membidik sangat jitu dan efektif.

Tidak lama kemudian meriam kapal Avon di

bongkar dan tiang layar utamanya disingkirkan. Blakeley, sementara menghentikan tembakannya dan menanyakan apakah kapal Avon sudah kena tembakan tepat. Dijawab oleh anak buahnya, bahwa memang demikian.

Awak kapal Avon menderita 42 orang gugur dan luka; Kapal Wasp dua orang gugur, satu orang luka. Kapal Inggris itu pun tenggelam terutama haluannya terlebih dahulu. Kapal Wasp menghilang ke dalam kegelapan malam. Kemudian ia melihat bahwa ada tiga buah kapal Inggris lain mendekatinya. Tetapi karena jumlah itu dianggap terlalu banyak dan terlalu kuat untuk dihadapi sendiri, ia terpaksa melarikan diri. Kapal-kapal Inggris itu tak dapat mengejarinya, karena perhatiannya tertuju pada kapal Avon yang sedang tenggelam.

Pahlawan Amerika itu beserta awaknya melanjutkan perjalanannya. Selama berminggu-minggu dan berbulan-bulan berikutnya, kapal kecil yang congkak itu merupakan penyebab malapetaka bagi kapal-kapal dagang dan privateer-privateer Inggris. Dengan begitu menyakiti hati lawan dan tercatat dalam Angkatan Laut Amerika sedemikian rupa sehingga membuat iri hati satuan-satuan lain dalam pertempuran di laut. Nama Wasp itu terkenal karena keberaniannya, pertempuran beratnya, dan karena sukses yang telah dicapainya.

Dalam bulan Oktober 1814, Wasp menangkap dan menyita kapal Atlanta milik Inggris, lengkap dengan awaknya. Kapal itu demikian berharga, sehingga Blakeley menyerahkannya kepada Negara dengan awaknya. Kapal itu berlabuh di Savannah

Georgia, tanggal 4 Nopember. Kapal itu membawa laporan pribadi dari Blakeley tentang segala kegiatannya di laut kepada Sekretaris Angkatan Laut.

Laporan itu merupakan kata-kata terakhir dari Blakeley.

Beberapa minggu kemudian, sebuah kapal tawanan Swedia, Adonis, melaporkan suatu insiden. Kapal itu membawa dua orang letnan Amerika yang berasal dari sebuah kapal Inggris yang ditangkapnya. Setelah berjumpa dengan sebuah kapal Amerika Wasp, Adonis meminta supaya Wasp mau menerima kedua perwira itu. Kedua perwira itu dengan senang hati pindah kapal, dan kapal Wasp pun meneruskan pelayarannya dengan tenang. Tujuan berikutnya diduga suatu pelabuhan di Carolina Selatan.

Sejak saat itu tak pernah terdengar lagi satu patah kata pun tentang kapal Amerika yang gagah berani itu. Kapal itu berpisah dengan kapal Adonis, dengan memberi salut dan teriakan-teriakan selamat tinggal. Ia menuju ke barat daya tepat ke arah daerah berbahaya di Atlantik Tengah.

Bagaikan suatu catatan tambahan yang aneh; sangat menarik kiranya mendengar bahwa Wasp pertama yang ditangkap oleh orang Inggris pada tahun 1812 dan disita jadi milik mereka, dalam tahun 1814 itu berangkat pula berlayar ke laut Atlantik. Sama seperti Wasp kedua yang dipimpin Blakeley, juga tak pernah kembali.

Tak pernah terdengar kabar beritanya lagi. Kedua-duanya lenyap di dalam kabut laut yang jauh, bagaikan berlayar ke samudra yang jauh,

Samudera Valhalla.

Dan memang masih ada beberapa pelaut di dunia ini yang menyatakan bahwa kedua kapal itu memang berlayar ke Samudera Valhalla.

BAB LIMA

Apa yang pernah terjadi dalam beberapa jam di atas kapal Enchantress, akan tetap menjadi misteri untuk selama-lamanya, dan terkunci-dalam laut.

Pertanyaan Frank Davis, pelaut pertama dari Enchantress dalam pelayarannya yang terakhir.

MEREKA YANG DILUPAKAN

Lenyapnya Blakeley beserta Waspnya mungkin telah dicatat sebagai kehilangan kapal Angkatan Laut Amerika Serikat untuk pertama kalinya, tetapi pasti bukan terakhir.

Cabang Angkatan Perang Amerika Serikat itu telah melihat tragedi-tragedi berikutnya, yang juga misterius. Kejadian seperti peristiwa kapal tangker Cyclops, U.S.N. Kapal 14.500 ton ini hilang sekitar 4 Maret, 1918, dalam perjalanannya dari Barbados di Norfolk - Virginia, mengangkut bijih mangan yang sangat dibutuhkan oleh sekutu dalam Perang Dunia I.

Teori yang menyatakan bahwa kapal itu ditenggelamkan oleh kapal selam Jerman, merupakan anggapan pertama yang semula dianggap paling mungkin; tetapi akhirnya terbukti tidak berdasar, ketika perang telah selesai di daerah itu. Seperti halnya beberapa kapal yang mendahulunya; kapal Cyclops inipun tenggelam dalam kegelapan yang jauh tanpa meninggalkan seongkah sisa, sekoci penolong atau sosok tubuh manusia. Sebuah kapal besar dengan 300 orang lenyap begitu

saja.

Sama sekali tak ada kesimpulan mengenai nasibnya, yang dapat diharapkan dari Dewan Penelitian dalam tahun 1918. Jawabannya mungkin tak lama lagi dapat diterima, tetapi seperti tulisan ini; ada berita yang menyatakan bahwa rongsokan kapal Cyclops yang termasyhur itu akhirnya dapat ditentukan di mana adanya. Kabar lebih terperinci tentu sangat dinantikan oleh para pembaca penggemar buku Segi Tiga Bermuda.

Tetapi yang menderita kehilangan di daerah berbahaya Atlantik Tengah itu bukan hanya Angkatan Laut Amerika Serikat. Sepanjang masa tahun-tahun itu tak sedikit kapal dagang dan kapal pesiar pribadi yang hilang di daerah misteri itu.

Dalam tahun 1950 sebuah kapal barang 350 kaki, bernama Sandra, berlayar dari Miami menuju Savannah. Kapal itu mengangkut 300 ton insektisida untuk Puerto Cabello-Venezuela. Dengan penuh keyakinan, kapal Sandra berangkat dari pelabuhan Georgia itu menuju Amerika Selatan. Lepas pelabuhan, kapal itu segera membelah air Laut Atlantik menjadi jalur-jalur riak. Itulah saat terakhir kapal itu dilihat orang. Apakah yang telah terjadi dengan kapal itu beserta 28 orang yang ada di atasnya? Tak pernah ditemukan jejaknya sedikitpun. Kapal Sandra itu bukan pula kapal barang terakhir yang lenyap di perairan pantai.

Tanggal 21 Maret 1973 akhir-akhir ini, kapal barang Jerman yang bobot matinya 13.000 ton, bernama Anita, berangkat dengan muatan batu bara dari Newport News - Virginia menuju Jerman.

Tetapi tak pernah sampai. Kapal Anita itu, sama halnya seperti kapal sebelumnya, telah lenyap dan dilupakan orang bersama 32 orang awaknya.

Baru-baru ini Lloyd's London perusahaan asuransi internasional mencatat nama kapal itu paling bawah dalam daftar kapal yang "hilang", yang memuat sejumlah 60 buah kapal dan 937 orang selama sepuluh tahun terakhir ini.

Sebuah kapal niaga kecil, suatu saat ditimpa malapetaka di perairan lepas pantai Cuba. Kapal itu ialah kapal penumpang bernama Porta Noca, yang beroperasi antara Tampa-Florida dengan kepulauan Pines dan kepulauan Grand Cayman di lepas pantai Cuba.

Dalam tahun-tahun pertama abad ini, kapal Porta Noca itu menjadi andalan penduduk kepulauan kecil Cuba dalam hal bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya di kepulauan itu.

Satu di antara penghuni kepulauan itu ialah almarhum Rad Miller.

Apa yang pernah terjadi pada dirinya selama ia hidup di kepulauan itu dalam tahun 1926 sudah tentu diketahuinya. Sekali-sekali pernah diceriterakannya dengan gaya seperti yang mengingat-ingat kembali jauh ke belakang, ke masa yang telah silam. Walaupun Rad Miller tidak mengetahui persis pada waktu itu, namun ia pernah dekat sekali dengan pengunjung kedalaman Segi Tiga Bermuda.

Selaku seorang seniman seni rupa yang bagian hidupnya banyak dihabiskan di sekitar New Hope-Pensylvania, dan tahun-tahun terakhirnya di

Raven Rock-New Jersey. Miller suka sekali mengingat-ingat kembali masa mudanya yang berguna selama hidup di kepulauan Pines.

Pulau itu primitif tetapi indah dan cepat sekali menjadi tempat peristirahatan bagi orang-orang Cuba yang kaya karena di sana terdapat sumber air mineral. Dalam tahun-tahun selanjutnya, setelah Fidel Castro berkuasa, pulau itu dijadikan tempat buangan.

Tetapi pada tahun 1926 tempat itu menjadi pulau surga bagi para pelukis, terutama bagi Miller. Keindahan dari pasir halus, daerah-daerah perkecambahan semak pinus; baginya merupakan kedamaian batin untuk melahirkan inspirasi menciptakan sesuatu.

Sebagai selingan, sekali-sekali dia naik perahu pergi ke pulau-pulau sekitarnya untuk melukis.

Pada suatu pagi musim panas tahun 1926, Rad mengemasi cat, kwas, kain kanvas dan seperangkat pakaian untuk pergi ke salah satu pulau. Ia masih cukup mempunyai waktu untuk menumpang kapal Porta Noca. Ia akan melompat dari pulau ke pulau dan akan mendarat di mana ia sukai.

Ketika ia berjalan di atas jalan yang berpasir menuju pelabuhan Gerona, ia dapat melihat kapal Porta Noca sedang menarik-narik tambang penambatnya. Ia mulai bersiul-siul sambil berjalan mengapit alat-alat gambarnya di bawah lengan yang satu, sedangkan lengan lain menenteng tas pakaiannya. Hari itu, hari yang cerah.

Ketika hampir sampai di ujung jalan, Rad

melihat lagi ke kapal. Tiba-tiba berhenti dan ter-
tegun berdiri di tempat mana ia berhenti berja-
lan. Kapal di depannya tidak jelas lagi kelihatan
Warnanya yang putih tidak nampak cerah, me-
lainkan kelabu bagaikan sinar lampu yang tersem-
bunyi di belakang kabut. Seluruh pemandangan
para penduduk yang sedang sibuk pada tugasnya
masing-masing, dan sebarisan penumpuang kapal
di atas geladak yang bersandar pada jeruji kapal;
semuanya terselubung dalam kabut. Seluruh pe-
mandangan tepi laut terselubung oleh kabut
seperti lukisan Turner.

Saat berikutnya pemandangan demikian itu hi-
lang. Kapal Porta Noca seperti biasa berguncang
guncang lagi pada tambatannya, dalam curahan si-
nar matahari di pantai pulau itu.

Menjelang sampai di pelabuhan, Rad melam-
batkan langkahnya. Seorang penumpang di atas
kapal menarik sedikit kebelakang topi panamanya,
supaya dapat melihat para kuli pelabuhan sibuk
bekerja di bawah, di atas dermaga. Kapten kapal
menjenguk ke luar dari dalam ruang pilotnya, me-
natap sebentar pada sang seniman, kemudian me-
neriakkan perintahnya kepada seorang pelaut
di atas geladak.

Rad tahu bahwa waktu hanya tinggal sedikit
lagi. Satu menit lagi terlambat kapal itu akan be-
rangkat tanpa dia. Namun tokh ia merasa terpaksa
pada tempat di mana ia berdiri. Bagaikan ada se-
suatu yang menahan langkahnya yang biasanya pe-
nuh dengan keyakinan dan isyarat pernyataan se-
lamat tinggal yang ia berikan.

Ia tetap berdiri di tempatnya, dan membiarkan barang bawaannya jatuh dekat kakinya. Dengan sebelah tangan yang bebas rasanya, ia melindungi matanya dari sinar matahari yang menyilaukan, serta mengamati kapal Porta Noca melepaskan diri dari dermaga dan ke luar pelan-pelan menuju laut bebas.

Pelan-pelan sang seniman berjalan pulang kembali ke pondoknya. Mengapa dia berbuat setolol itu? Mengapa dia berperasaan sekeras itu, begitu keras sampai mengurungkan niat petualangannya yang sudah ia pikirkan matang-matang sebelumnya, dan benar-benar menahan dirinya untuk bergerak?

Untuk masa-masa sisa hayatnya, nalurinya itu benar-benar merupakan suatu berkah. Naluri itu telah menolong jiwanya, mencegahnya dari malapetaka. Kapal Porta Noca, sejak meninggalkan bandar Gerona tak pernah terlihat lagi untuk selama-lamanya. Tak pernah lagi mendarat di pelabuhan manapun. Dalam cuaca secerah dan se tenang bagaimanapun tak pernah. Tak pernah terlintas dalam pikiran akan ada sesuatu yang mungkin menimbulkan kesulitan pada kapal kecil itu. Kapal itu seolah-olah telah tergelincir ke dalam suasana petang hari dan meninggalkan permukaan bumi ini.

Rad telah mengikuti kejadian misteri itu dari dekat. Tetapi dari berbagai penyelidikan tidak di dapat sedikit pun petunjuk bagi penyelesaian yang dapat di fahami. Tidak ada bekas-bekas dari pelampung penolong, atau cabikan-cabikan

pakaian mengapung di air; juga bekas-bekas oli atau minyak pelumas tidak kelihatan mengapung di air, padahal Porta Noca itu kapal motor yang digerakkan dengan motor diesel. Semuanya itu bagaikan mustahil. Tetapi itulah yang telah terjadi.

Itulah satu di antara misteri-misteri kecil tetapi cukup mengherankan.

Tetapi bukan hanya kapal-kapal komersil saja yang menemui ajalnya di perairan yang penuh dengan teka-teki itu. Kapal-kapal pesiar milik perorangan beserta pemiliknya dan keluarganya pun tidak jarang yang mengalami nasib serupa. Banyak yang mengalami takdir demikian itu, merupakan orang-orang terkenal di zamannya masing-masing; tetapi di antaranya tidak ada yang secara historis lebih penting dari Joshua Slocum.

Dalam sejarah pelayaran, Kapten Slocum terkenal sebagai "Palaut terbaik yang dikenal di Amerika". tidak ada reputasi yang lebih baik, yang dapat diberikan selain dari pada yang patut diberikan kepada orang pertama yang berhasil berlayar mengelilingi dunia seorang diri.

Joshua Slocum melakukan pelayaran ini dalam tahun 1897 - mencapai jumlah jarak petualangan 46.000 mil, sehingga namanya tercantum dalam buku sejarah pelayaran.

Slocum adalah pribumi Nova Scotia. Ia dilahirkan di pulau Brier. Suatu tempat tumpah darah warisan yang banyak berjasa kepadanya. Penghuni pribumi pulau itu bukan hanya merupakan nelayan-nelayan cekatan, mereka juga membuat sendiri perahu-perahunya. Joshua tidak terkecuali

dari bakat itu. Selama masa remajanya ia kumpulkan aspek-aspek dari warisan nasional itu. Ia belajar menangkap ikan sebaik-baiknya dengan cara dan pengetahuan terbaik di dunia.

Begitu dia memasuki usia dewasa, segera ia berangkat untuk memanfaatkan ketrampilannya. Ia mengadakan berbagai macam petualangan di seluruh dunia. Ia berhasil memimpin pelayaran ke perairan Alaska dan kemudian mengepalai kapal paket, San Francisco-Honolulu pulang pergi. Dalam tahun-tahun berikutnya ia berlayar ke kepulauan Philipina untuk berdagang dengan penduduk pribuminya. Kemudian ia mengadakan perdagangan dengan Cina. Sampai akhir tahun 1800 tak ada nama yang lebih terkenal dari benua ke benua selain dari Kapten Joshua Slocum.

Tidak hanya itu saja. Joshua Slocum mempunyai suatu cita-cita. Cita-cita itu belum terlaksana sejak ia berumur enam belas tahun. Yaitu, ingin berlayar mengelilingi dunia - seorang diri.

Tidak banyak orang yang menganggap niatnya itu serius, kecuali mereka yang mengetahui ketabahan dan keberaniannya. Rencananya itu dianggap terlalu kegila-gilaan oleh para pelaut dari zamannya. Tetapi Joshua cukup tabah dan tidak tolol. Buat sementara, segala kegiatan pelayaran dia hentikan dan kembali ke Nove Scotia untuk membuat kapal yang paling cekatan dari segala zaman. Setelah selesai, kapal yang panjangnya 36 kaki itu dinamainya - Spray.

Pada suatu hari sejuk tahun 1897 Slocum yang gigih itu membentangkan layarnya kepada angin

laut Atlantik Utara, dan berangkatlah dia. Dengan mendapat sambutan hangat di tiap pelabuhan di seluruh dunia, akhirnya kapten yang gagah berani itu dapat menyelesaikan perjalanannya sejauh 46.000 mil sebelum tahun 1897 berakhir, dan terlaksanalah cita-citanya sejak kecil itu.

Suksesnya itu membuat ia seketika menjadi termasyhur di seluruh dunia. Namanya tidak hanya menjadi buah bibir di tiap pelabuhan, melainkan menjadi bahan percakapan sehari-hari di tiap salon, di tiap istana dari tiap bangsa. Ia di banjiri para wartawan surat kabar dan penerbit karena pengalaman-pengalamannya. Ia didatangi dan diminta oleh para promotor dan biro-biro untuk mengadakan ceramah di depan para anggota perhimpunan dan persatuan-persatuan. Dengan demikian Kapten Slocum lebih banyak mencurahkan waktu kepada para anggota perhimpunan perhimpunan dari pada kepada kapal Spray. Hal itu tidak disukainya.

Maka ia menarik diri dari publik dan kembali ke kampung West Tisbury tempat kebun anggur Martha, satu-satunya tetangganya yang juga sama-sama bekas kapten laut seperti dia sendiri.

Pertanyaan-pertanyaan selalu ia jawab dengan singkat tetapi tepat dan jenaka. Ketika ditanya mengapa ia kembali ke West Tisbury, dan bukan ke tempat lain yang pernah ia lihat di dunia; ia menjawab bahwa ia tertarik oleh lencana yang tertulis di atas batu-batu nisan di sana, karena itu ia berkesimpulan bahwa di sanalah tempat yang paling sehat sebagai tempat peristirahatan terakhir!

Tetapi Joshua Slocum tidak ditakdirkan untuk dikubur di West Tisbury. Ia harus menggabungkan diri dengan para pelaut yang telah hilang di masa silam di daerah misterius yang tak pernah ia anggap sebagai teka-teki melainkan sebagai tempat bersenang-senang, yakni Laut Caribbean.

Selama tahun 1905, '07, dan '08, Slocum melewati musim dinginnya jauh dari bangket bangket orang hitam yang menjemukannya itu. Ia berlayar sendirian dengan kapal Spray yang sangat ia cintai itu ke kepulauan Grand Cayman tidak jauh dari Jamaica. Ia menyukai tempat-tempat bekas persembunyian para bajak laut tempo dulu. Penduduknya yang ramah-tamah dengan bahasanya yang khas hasil pertumbuhan dari bahasa bajak laut dengan logat daerahnya yang sudah usang, sangat menarik perhatiannya. Semuanya mengingatkan kembali ke percakapan-percakapan pelaut besar di masa silam. Tokoh-tokoh seperti Sir Francis Drake dan Henry Morgan, timbul kembali dalam ingatannya kalau ia ada di Grand Cayman.

Rupanya Slocum sedang mendekati akhir hayatnya, dengan cara petualangan selanjutnya seperti semula.

Dalam tahun 1909 Kapten Slocum memperengkapi kapal Spray di galangan Herreshoff di Bristol-Rhode Island, untuk pelayaran ke Laut Caribbean. Herreshoff mengontrol kapal itu dan menyatakan bahwa kondisinya baik sekali.

Dengan tiupan angin yang baik sekali, Slocum mengemudikan kapal Spraynya ke luar dari bandar

Bristol. Dengan perlengkapan dan persediaan yang cukup, kapal yang cukup berpengalaman itu bergerak ke selatan ; dikemudikan sendiri oleh Slocum yang berwajah kecoklat-coklatan karena panas matahari, dengan berpenglihatan bersih. Menurut keterangan anaknya yang mengunjunginya sebelum terjadinya malapetaka itu, sebelumnya ayahnya tak pernah kelihatan sesihat dan segar itu.

Sama halnya seperti pelaut-pelaut lain sebelumnya, Joshua Slocum ke luar dari pelabuhan menuju perairan tenang, lalu berlayar jauh untuk dilupakan orang selama-lamanya.

Sejak itu ia tak pernah kelihatan lagi. Tak sehelai bekas cabikan layarnya atau sepotong kayu bekas tiang layarnya, yang pernah terlihat kembali sejak itu ; seperti dua partner dari kapal yang telah hilang sebelumnya, lenyap dari pandangan mata untuk sepanjang masa.

Anak lelaki Joshua, yang bernama Victor, juga tak berhasil dalam usahanya untuk memecahkan teka-teki itu. Pada waktu itu, cuaca di pantai sangat baik. Andai kata terjadi kebakaran di kapal Spray itu, pasti dapat dipadamkan, karena peralatananya lengkap. Andaikata tak berhasil memadamkannya, harus ada sisa-sisanya mengapung di permukaan laut. Demikian pula ledakan, sangat tidak mungkin; kalau tokh memang pernah terjadi, harus ada pecahan-pecahannya yang mengapung.

Namun tidak pernah ditemukan petunjuk apapun; dan tidak pula ditemukan tanda-tanda bahwa kapten yang terkenal itu atau kapalnya,

pernah diangkat orang.

Bagi Victor Slocum, hanya tinggal ada satu kemungkinan. Yakni kapal ayahnya itu mungkin ketubruk kapal besar, yang mengadakan pelayaran trans samudra.

Tetapi ini pun sukar masuk akal karena menurut orang-orang di Gloucester, telah memberikan sebuah lampu sebagai kenang-kenangan dan bekal dalam pelayaran petualangan itu, sehingga kapal Spray dapat menerangi layarnya bagaikan lampu suar, untuk mencegah tubrukan di waktu malam.

Ketika menerima tanda kenang-kenangan itu, Joshua sambil senyum-senyum kecil berkata, bahwa kemungkinan kapalnya ditubruk oleh kapal besar di waktu malam, sama banyaknya seperti kemungkinan suatu kapal kecil menubruk kapal suar !.

Bagaimana mungkin sebuah kapal penumpang besar tidak dapat melihat kapal Spray, yang layarnya bercahaya bagaikan suar di waktu malam dengan lampu Gloucester ?

Sebagaimana biasa tidak ada satu jawaban pun yang dapat memuaskan. Nama Kapten Joshua Slocum ditambahkan ke dalam daftar nama-nama pelaut yang disekap oleh daerah misteri.

Baru-baru ini sejarah pelayaran telah mengirim lagi seorang kapten yang cekatan untuk menggabungkan diri dengan Joshua; yaitu seorang pembalap kapal layar, yang juga seorang jutawan bernama Harvey Conover. Dia menjuluki kapalnya dengan kebalikan namanya sendiri, Revonoc.

Kedua-duanya, baik sipemberi maupun sipenerima nama itu mengalami nasib yang tidak diketahui orang dalam bulan Januari 1958.

Conover bukan hanya seorang pengusaha ka liber besar yang telah berhasil selaku presiden direktur penerbitan Conover - Nast Publications Inc. di New York, yang menerbitkan majalah Aviation Age dan majalah teknik lainnya; melainkan juga seorang penerbang berpengalaman. Ia seorang penerbang Air Corps dalam Perang Dunia I dan seorang pembalap kapal layar yang masyhur. Pelaut jutawan ini pernah tiga kali memenangkan pertandingan kapal layar dari Miami ke Nassau.

Kemenangannya itu memang layak, kata teman-temannya. Kostruksi kapalnya memang istimewa, sehingga di juluki Kapal teraman dan ter baik di permukaan air. Revonoc berangkat ber layar menuju ke selatan memasuki daerah Segi Tiga Bermuda menjelang akhir tahun 1958. Itu lah petualangannya yang terakhir.

Hari itu hari Rabu, hari baik, tanpa ada tanda-tanda akan adanya cuaca buruk. Rombongan Revonoc berkumpul di dermaga di Key West Florida. Dalam rombongan itu terdapat isteri Kapten Conover bernama Dorothy dan anak lelaki mereka, Lawrence berumur 27 tahun. Di samping itu terdapat pula sepasang suami isteri yang akan menemani keluarga Conover, sahabat karib Conover, yakni William Fluegelman beserta isteri dari Scarsdale-New York.

Tetapi nyonya Fluegelman mulai ragu, ikut atau tidak. Ia mulai takut karena terapung-apung

di laut, di atas kapal layar balap, membayang dalam ingatannya. Sekalipun pelayaran itu mungkin akan menggembirakan, namun justru pada menit-menit terakhir pemberangkatan, ia memutuskan tidak ikut.

William Fluegelman menyatakan selamat tinggal kepada isterinya dengan suatu ciuman, kemudian melompat ke atas kapal.

Mereka, satu sama lain tak pernah bertemu lagi untuk selama-selamanya.

Dengan layarnya yang putih mengembang, kapal Revonoc meninggalkan pelabuhan menuju perairan biru. Setiap kali kapal Revonoc berpasan dengan kapal lain yang menghiasi teluk, Conover memberikan salam.

Pada suatu hari Sabtu, setelah kapal itu tidak ditemukan di tiap pelabuhan sekitar laut Caribbean, seorang teman dari Harvey Conover memanggil penjaga pantai. Ia mulai khawatir. Demikian juga penjaga pantai itu. Beberapa hari sebelum itu, badai telah melanda daerah itu dan daerah arus teluk telah dibanting-banting gelombang besar.

Penjaga pantai telah mengirim pencari dari udara maupun dari laut berkeadaan terbaik yang ada di Florida. Tiap pelabuhan di tiap pulau diperiksa. Di manapun tak ada ditemukan tanda-tanda dari Revonoc.

Kapal udara meneliti daerah itu mulai dari Delray Beach sampai Fort Pierce dan ke daerah timur melewati Bahama. Bahkan Angkatan Laut Cuba pun ikut mencarinya. Daerah seluas 100.000

mil persegi di samudra itu diteliti. Hanya ada satu barang yang ditemukan. Tanggal 6 Januari sebuah sampan kecil, sekoci penolong dari Revonoc yang panjangnya 12 kaki ditemukan di pantai, kira-kira 80 mil sebelah utara Miami. Sekoci itu kiranya terlepas dari kaitannya.

Tetapi dari sekoci itu tetap tak dapat diketahui apa yang telah terjadi terhadap "kapal teraman di permukaan air" itu beserta awaknya yang terdiri dari pelaut-pelaut berpengalaman. Kapal yang panjangnya 44 kaki itu beserta 4 orang penumpangnya telah lenyap tanpa meninggalkan bekas. Kelihatannya memang mustahil. Kapal pesiar yang korban beserta awaknya yang cakap-cakap itu tentunya dengan mudah dapat bertahan terhadap arus teluk; karena sebelumnya pun kapal itu sering mengalaminya. Dan kalau memang sekali ini tak tahan sehingga terbalik atau tenggelam, mengapa tidak ditemukan bekas-bekas, misalnya berupa penumpangnya terapung mati dan terhempas ke pantai?

Bagaimana mungkin sebuah kapal di bagian perairan yang begitu ramai dilayari berbagai kapal besar kecil, tak diketahui apa yang telah terjadi dengannya dan penumpangnya, bahkan tak ada petunjuk sama sekali bahwa kapal itu pernah terlihat di suatu bagian dari samudra itu?

Itu dapat terjadi bagi Harvey Conover beserta keluarga dan temannya, seperti halnya pernah terjadi dengan ratusan orang lainnya bertahun-tahun yang telah silam di seluruh daerah Segi Tiga Ber

muda.

Hampir enam tahun kemudian, setelah tragedi Revonoc hampir lenyap dari ingatan orang; terjadi lagi suatu drama baru di daerah Segi Tiga itu. Majalah Motor Boating dalam ruang surat ke pada redaksinya, memuat surat dari seseorang yang di kalangan pelayaran perahu berlayar cukup terkenal, yakni Pangeran Christopher de Gra bouwski .

Pangeran itu terkenal akan keberaniannya sebagai pelaut petualang, ketika pada suatu waktu ia menyeberangi Samudra Atlantik seorang diri dari Tangier ke New York City dalam perahunya yang panjangnya 25 kaki dan dinamainya Tethys.

Dalam musim semi tahun 1964 itu masih di nantikan lagi satu petualangan baru dari seorang Polandia yang suka akan penghidupan di udara terbuka. Pangeran itu begitu antusias tentang itu, ia menulis tentang petualangan itu dalam ruang pembaca dari majalah Motor Boating.

"Redaksi Yth"

"Saya kira saya akan berlayar pada tanggal 7 atau 8 Januari dan langsung menuju St. Thomas Saya akan mengemudikan kapal Enchantress, sebuah skuner manis yang panjangnya lima puluh sembilan kaki pada pelayaran sejauh 8.000 mil dan akan memakan waktu enam bulan. Pemilik kapal yang akan membawa serta isterinya itu adalah seorang ahli asuransi, yang sama sekali baru dalam dunia pelayaran dengan perahu layar".

"Kami akan berangkat dari Charleston menuju California melewati Pulau Windward dan Pana

ma. Saya sudah lama menginginkan pelayaran ini"

"Chris de Grabowski
Charleston, SC."

Akhli asuransi yang diceriterakan oleh Grabowski itu memang masih baru mengenal olahraga layar. Ia bernama John L. Pelton berasal dari Whittier, California. Ia datang ke New York City tanggal 17 November 1963 dan membeli kapal layarnya yang pertama, yang diberinya nama Enchantress.

Kapal itu bukan kapal baru tetapi keadaannya masih baik. Kapal itu dibuat tahun 1925 oleh Bath Iron Works di Maine. Panjang seluruhnya 59 kaki, tonasinya 20. Geladaknya terbuat dari kayu jati sedangkan bingkai-bingkainya terbuat dari kayu jati dan mahoni. Layarnya masih baik semua. Juga membawa motor merek Gray sebagai tenaga bantuan. Baru-baru ini kapal itu dilengkapi pula dengan radio pencari arah, dan telepon radio untuk komunikasi ke daratan. Perlengkapan penolongnya dilengkapi dengan jaket pelampung, sabuk pelampung dan sebuah perahu penolong sepanjang delapan kaki terbuat dari fiberglass.

Tuan Pelton merasa senang sekali. Pembelian kapal untuk pelayarannya yang direncanakan itu merupakan kenyataan dari suatu impian.

Pemilik baru ini, sekalipun sudah mempunyai sedikit pengalaman dengan perahu kecil bermotor; tetapi pengetahuannya mengenai penggunaan

kapal layar, boleh dikata belum ada sama sekali. Sekarang ia ingin sekali berlayar. Ia sibuk mencari nakhoda, dan menemukan Kapten Frank Davis manager galangan kapal Massachusetts.

Tetapi Kapten Davis tidak mau bertugas pada hari Natal. Karena itu, ia hanya mau bertugas kalau pada hari Natal ia diperbolehkan pulang untuk berlibur bersama keluarganya di rumah. Dengan perjanjian itulah pada tanggal 28 November 1964 ia berlayar bersama Pelton.

Kapal Enchantress mendapat angin yang ber tiup menyusur pantai. Angin tenggara memukul nya dengan hembusan berkecepatan dari 35 sampai 50 knot. Kapal itu dapat menahan serangan angin itu tanpa kesulitan suatu apapun, dan dapat tiba dengan selamat di pelabuhan Charlston tanggal 13 Desember.

Di palabuhan inilah terjadi pergantian kapten. Seorang kapten lain menanda tangani kontrak untuk meneruskan sisa perjalanan kapal. Pelton nyantol pada seorang pelaut kapal layar yang sangat berpengalaman dan sangat terkenal. Itulah dia Pangeran Christopher de Grabowski.

Antara tahun 1958 dan 1963 saja, Pangeran itu mencatat pengalaman berlayar lebih dari 50.000 mil. Ia juga memegang kehormatan menjadi komodor muda dari "Slocum Society" suatu organisasi yang telah dibentuk beberapa tahun yang lalu untuk menghormati Joshua Slocum.

Ketika Grabowski memimpin kapal itu ke luar dari pelabuhan Charlston tanggal 10 Januari 1964, sedikitpun ia tidak bermimpi bahwa ia pun

seperti Joshua yang sekian tahun yang lalu sedang melaju ke petualangannya yang paling besar dan paling tak dapat diterangkan; yakni pelayaran ke Segi Tiga Bermuda perjalanan tak kenal kembali. Dalam perjalanannya itu turut pula si pemilik kapal beserta isteri dan dua orang anaknya yang masih kecil.

Kapal yang mengkilat itu terbang bagaikan burung camar biru menyusur pantai Carolina, sayapnya yang putih itu membentang melaju menuju St. Thomas di Kepulauan Virgin.

Keagungannya tak lama kiranya. Tiga hari kemudian Stasion Pengawal Pantai di Jacksonville Beach menerima panggilan keadaan dalam bahaya. Panggilan itu datangnya dari kapal Enchantress. Kapal itu dalam keadaan sulit, karena masuk ke dalam perangkap badai di lepas pantai Florida.

Petugas Pengawal pantai itu meminta kepada kapal Enchantress, supaya membuat hitungan yang panjang supaya posisinya dapat ditentukan.

Terdengar suara seorang lelaki mulai menghitung. Beberapa menit kemudian suara seorang anak terdengar melanjutkan hitungan itu, menghitung terus-menerus, sampai suara itu kedengaran semakin lemah. Tak lama kemudian suara itu menjadi sayup-sayup dan kemudian hilang sama sekali.

Posisi kapal itu ditaksir 150 mil sebelah tenggara Charlston. Regu penolong dari Pengawal Pantai dalam beberapa menit saja sudah segera menuju posisi tersebut. Kapal-kapal dari Angkatan Laut turut dikerahkan mencari kapal Enchantress

sampai akhirnya menjelajahi areal seluas 12.000 mil persegi.

* Sekalipun regu-regu penolong segera menuju tempat kejadian, tetapi tak sedikitpun terlihat tanda atau bekas-bekas dari kapal itu. Seperti biasa, tak ditemukan pecahan atau potongan bekas jeruji atau sobekan layar atau bagian-bagian tubuh manusia. Sama sekali tak ada apa-apa.

Ceritera lama terulang kembali di perairan misterius Segi Tiga Bermuda.

Hanya tiga tahun kemudian, yakni dalam bulan Desember 1967, drama serupa muncul lagi di panggung perairan selatan ; memperkenalkan aktor aktor yang kebanyakan mengikuti jejak awak kapal layar beberapa tahun sebelumnya. Kali ini peran drama itu dimainkan oleh orang Florida. Satu di antaranya ialah pemilik hotel Miami Beach bernama Dan Burrack, sedang yang lainnya ialah teman karib dan pendeta, Bapak Patrick Horgan dari Gereja Katolik St. George di Fort Lander dale.

Kapal layar milik Burrack yang bernama Witchcraft itu panjangnya 23 kaki dan dapat mengangkut sebanyak apa yang dapat diangkut oleh yang paling diandalkan saat itu. Mengingat kesempurnaan konstruksinya, kapal itu dianggap tidak mungkin dapat tenggelam. Kapal itu dijamin dapat mengambang terus, karena mempunyai tabung tabung pengapung yang dibuat menjadi satu dengan badan kapal; sehingga anti tenggelam. Di samping itu, kapal tersebut juga membawa banyak bantal pengapung dan jaket penolong.

Jika ada sesuatu yang tidak mengkhawatirkan Burrack, maka ini tidak lain dari pada kapalnya sendiri yakni Witchcraft, dapat diandalkan.

Burrack sama sekali tidak mendapat firasat apa-apa ketika pada suatu malam yang penting dalam bulan Desember itu, ia bersama Bapak Horgan memutuskan untuk berlayar dengan kapal kecil itu kira-kira sejauh satu mil lepas pantai, untuk melihat kaki langit Miami yang indah, di kala malam. Kota Miami pada malam hari, jika dilihat dari laut ; bagaikan pohon Natal yang mempesonakan dengan cahaya berkelap-kelip dan pantulan perada kertas perak.

Pukul 9 malam lebih sedikit, Pengawal Pantai menerima berita radio dari pemilik hotel itu, bahwa kapal Witchcraft telah menyentuh suatu benda keras di bawah permukaan air. Tetapi Burrack sendiri menegaskan, bahwa pukulan itu tidak mengenai benar ; hanya menyebabkan propeler bengkok sedikit dan tidak merusak kapal itu sendiri. Air tidak masuk ke dalam kapal. Kesulitan nya tak seberapa, namun demikian ia memerlukan bantuan. Propeler yang bengkok itu menyebabkan kapal bergetar, dan menyebabkan kapal tidak dapat bergerak dengan sempurna. Dapatkah kapal itu ditarik kembali ke pelabuhan?

Tiga menit kemudian awak Pengawal Pantai sudah ada di air dan segera meluncur menuju posisi kapal Witchcraft

Dalam tempo 15 menit para awak Pengawal Pantai itu sudah ada di tempat yang ditentukan. Tidak terdapat sesuatu tanda dari kapal itu. Ti

dak terdapat apa-apa di sana, selain sebuah pelampung tabung yang sedang terapung-apung dalam sinar bintang-bintang.

Pengawal Pantai berusaha mendapat jawaban radio dari kapal layar itu, tetapi tidak terdengar jawaban apapun selain kesunyian. Maka diadakan lah usaha pencarian yang dimulai dari Key West sampai ke Jacksonville dan sampai sejauh 200 mil ke laut. Tetapi tidak ditemukan suatu jejak dari Burrack, maupun dari Bapak Horgan, dari kapal itu sendiri atau dari perlengkapan lainnya. Mereka semua lenyap tanpa sesuatu petunjuk tentang apa yang telah terjadi. Sekali lagi gardin kegelapan turun menutupi drama di laut yang tak ada henti hentinya itu.

Oleh karena kejadian-kejadian itu dari waktu ke waktu sepanjang tahun selalu muncul kembali; berbagai kapal barang dan kapal pesiar yang kokoh-kokoh beserta saudagar-saudagarnya, dan kapal-kapal perang, banyak yang masuk ke dalam teka-teki dari kurun waktu kita. Suatu drama yang misterius telah terjadi bukan hanya dalam kreativitas alam pikiran manusia yang berwarna-warni, melainkan dalam kelenyapan-kelenyapan yang mengherankan, yang diperkuat pula oleh catatan catatan Pengawal Pantai dari Angkatan Laut.

Suatu titik teka-teki yang kelihatannya terus-menerus menebal.

BAB ENAM

Mungkin kita ini seperti sedang mencari cari sebuah kapal berwarna di atas samudera yang sewarna dengan kapal, untuk menemukan awak nya yang hilang.

Pernyataan yang dibuat oleh seorang pejabat pemerintah federal pada akhir penyelidikan misteri yang menimpa keluarga Carroll A Deering.

KAPAL HANTU DARI SEGI TIGA BERMUDA

Satu di antara aspek-aspek yang aneh dari misteri Segi Tiga Bermuda sepanjang tahun ialah ditemukannya sebuah kapal yang tak berawak di perairan tersebut.

Orang takut akan sebuah kapal maut yang menegakkan bulu roma dan lebih mengherankan dari pada lenyapnya segala sesuatu itu. Bertemu muka dengan sebuah "kapal hantu" sungguh merupakan hal yang mengerikan.

Tanyakanlah kepada orang yang telah mengalaminya. Misalnya kepada awak kapal SS Aztec yang datang ke pelabuhan Bristol Inggris dalam tahun 1935, yang melaporkan suatu kapal hantu timbul tenggelam bersama ombak-ombak besar di perairan dekat Bermuda. Setiap orang yang ada di atas kapal SS Aztec melihatnya. Berita itu bukan isapan jempol.

Beberapa hari lamanya galangan kapal Bristol menjadi bahan pembicaraan. Sudah sejak dahulu kala, tempat itu dijadikan tempat pusat pemberangkatan kapal yang akan menuju ke Amerika Utara;

(John Cabot berangkat berlayar dari sana menuju Amerika Utara tahun 1497, kembali dengan keagungan karena membawa klaim-klaim bagi Raja) sekarang tempat itu menjadi sumber desas-desus tentang kapal hantu.

Desas-desus itu sebegitu jauh berbeda satu sama lain. Tetapi kali ini yang pernah kami lihat bukanlah hantu atau momok, demikian dikatakan oleh awak kapal api Aztec. Yang mereka lihat benar-benar benda padat berupa kapal bernama La Dahama, jelas dicat pada lambungnya. Memang nyata, awak kapal Aztec itu sampai sempat menaiki kapal itu dan menemukan buku harian (log-book) yang ditinggalkan kapten kapalnya. Buku itu dalam keadaan baik-tidak terdapat tanda-tanda pernah ada malapetaka-bagaikan kaptennya baru saja meletakkan penanya lalu berangkat.

Menaiki kapal yang kosong melompong tanpa kehidupan sama sekali memang menegakkan bulu roma, kata awak kapal Aztec itu; arahnya tak menentu dibawa oleh arus laut melintasi perairan Bermuda kemudian kembali lagi. Tak diragukan lagi bahwa suatu malapetaka pernah menimpa kapal pesiar yang indah ini. Atap kacanya pecah-pecah, kemudinya patah; tiang-tiang layarnya patah dan menggantung ke luar taseret-seret di atas air.

Kelihatannya seperti seorang pun tak ada yang selamat dari malapetaka yang menimpa kapal itu.

Mendengar ceritera itu, para pelaut tua di Bristol, mengangguk-angguk penuh perhatian dan merenungkannya sambil mengepul-ngepulkan

asap pipanya. Ceritera lama tentang kapal Mary Celeste yang terdapat ditinggalkan oleh segenap awak dan penumpangnya di tengah Lautan Atlantik dalam tahun 1872, sekarang teringat kembali. Tidak terdapat keterangan sama sekali apa sebabnya kapal itu cepat-cepat dan secara misterius ditinggalkan awaknya, dan apa yang terjadi selanjutnya dengan awak kapal itu.

Kemudian terjadilah sesuatu yang mengherankan orang yang berpengalaman dengan awak kapal Aztec. Tak lama setelah kapal Aztec kembali; suatu kapal penumpang Italia, bernama Rex masuk pelabuhan membawa ceritera nyata mengenai apa yang dialaminya. Di perairan lepas pantai Bermuda, Rex bertemu dengan kapal yang sedang mendapatkan malapetaka. Kapal itu bernama La Dahama. Awaknya berjuang mati-matian untuk menyelamatkan kapal yang dengan cepat tenggelam, tiang layarnya tersentak patah.

Kapal Rex cepat-cepat mendekatinya dan memberikan pertolongan kepada kapten beserta anak buahnya tepat sebelum kapal La Dahama itu terisap ke dalam laut.

Awak kapal itu menceritakan; betapa berat mereka telah berjuang melawan badai dan taufan yang akhirnya kalah, untuk mempertahankan kapal mereka.

Baik awak kapal yang tenggelam maupun awak kapal Rex beserta para penumpangnya telah melihat kapal La Dahama tenggelam ditelan ombak. Kapal itu menjungkat dengan tiang layarnya yang patah, kemudian pelan-pelan hilang dari pan

dangan mata, Hanya dalam tempo beberapa menit saja, sudah tidak terlihat apa-apa lagi dari kapal itu kecuali cabikan-cabikan layar dan pecahan-pecahan kayunya. Kapal telah menggabungkan diri dengan saudara-saudaranya yang senasib di masa lampau.

Tetapi apakah betul demikian?

Awak kapal Aztec menyangkal kemungkinan demikian. Mereka telah melihat kapal Labahama itu mengambang setelah kapal Rex melihatnya tenggelam. Awak kapal Aztec dapat memperlihatkan buku harian sebagai bukti bahwa mereka pernah menaikinya.

Apakah kapal yang sudah tenggelam dapat timbul kembali dari kedalaman samudera untuk sewaktu-waktu berkunjung ke samudera Atlantic?

Banyak pelaut yang percaya bahwa hal demikian dapat saja terjadi. Buktinya di perairan Segi Tiga Bermuda dalam tahun 1935 telah terjadi dengan kapal La Bahama.

Orang-orang yang hidupnya terus-menerus sebagai pelaut akan menceritakan pengalaman-pengalaman yang mengerikan. Mereka takkan dapat menceriterakannya dengan mudah.

Mereka juga tidak akan meminta supaya anda mempercayai apa yang mereka katakan. Tetapi mereka sendiri kebanyakan di antaranya percaya, bahwa hal-hal yang aneh dapat terjadi di bagian perairan terluas di dunia ini; dan ilmu pengetahuan maupun falsafah tak akan dapat menjelaskannya.

Seperti misalnya kejadian yang tak dapat di jelaskan mengenai sebuah kapal yang ditinggalkan

beberapa tahun sebelum kapal La Bahama, yang juga terjadi di daerah misteri yang sama. Yakni teka-teki mengenai kapal skuner Carroll A. Deering.

Kejadian itu bermula dengan mengerikan. Pada waktu fajar yang dingin bulan Pebruari tahun 1912, para petugas pagi dari stasion penjagaan Pengawal Pantai di Cape Hatteras lepas pantai Carolina Utara Luar, melihat sesuatu yang hebat. Di Beting Intan sebuah skuner bertiang layar lima; semua layarnya berkembang menangkap angin dengan susah payah, dan gagal mencapai pantai, karena haluan nya kandas masuk dalam sekali ke dasar berpasir.

Para petugas di stasion penjagaan itu semuanya keheran-heranan. Bagaimana kapal itu sampai di sana ? Dan mengapa ? Padahal sebelumnya tidak terjadi suatu badai. Memang para petugas yang bertugas sore hari sebelum mereka, melaporkan keadaan cuaca baik dan tenang. Tidak terlihat layar, asap maupun cahaya, dan tanda-tanda atau isyarat kesukaran, baik dari laut maupun dari daratan; demikian laporan petugas sore hari.

Tetapi sekarang, pagi itu tiba-tiba sebuah skuner muncul menuju beting, di mana tidak mengirim isyarat-isyarat kesulitan di malam harinya; dan sekarang seolah-olah terdiam sama sekali.

Pagi itu Pengawal Pantai Hatteras mengirim sebuah kapal penolong yang berkekuatan mesin mendekati skuner itu sedekat mungkin. Para Petugas itu dapat membaca nama skuner "Carroll A. Deering". Ternyata kapal itu baru saja selesai dibuat, layarnya terbuat dari kain yang masih

baru pula. Tetapi anehnya di kapal itu tak terdapat seorang manusia pun. Tak terlihat bentuk manusia membayang di ufuk pagi hari atau di belakang tali-temali kapal. Tak ada suara yang menjawab teriakan dari awak kapal penolong. Layar topang dan layar puncaknya belum dibeberkan, yang menunjukkan bahwa tak ada seorang pun yang berusaha untuk melepaskan kapal Deering dari kekandasannya di beting itu.

Penyelidikan lebih lanjut menunjukkan, bahwa kapal itu telah kehilangan semua sekoci penolongnya. Terdapat pula sebuah tangga menggantung pada sisi kirinya. Ternyata kapal itu telah ditinggalkan awaknya. Tetapi mengapa ? Dan bila? Sedangkan kapal itu dalam keadaan baik-baik. Dan oleh karena cuaca begitu baik seperti sejak beberapa hari sebelumnya, tak ada alasan untuk tidak bertanya demikian.

Setelah kembali ke posnya, petugas Pengawal Pantai itu memeriksa Daftar Kapal Laut. Ternyata pemilik kapal Carrol A Deering itu ialah GG Deering Company dari Portland di Maine. Kapal itu harganya \$ 200.000, beratnya 2.114 ton, dan dibuat di galangan kapal Bath-Meine, sebelum 1920.

Pengawal Pantai segera memberi tahu Deering Company. Dengan cepat, sebuah kapal layar dari Wilmungton-Carolina Utara beserta awak pembantu dari berbagai tempat dekat pos Pengawal Pantai, dikirim ke tempat kejadian untuk menolong.

Setelah seluruh sudut kapal, semua kamar,

segala drum dan tong kosong diselidiki; para petugas Pengawal Pantai hanya menemukan satu makhluk hidup yakni seekor kucing kelabu, kurus kering kelaparan, mengeong melengking lebih keras dari bunyi lengking angin Pebruari.

Seluruh awak kapal telah lenyap.

Juga peralatan kapal seperti dokumen-dokumen, buku harian, bagan-bagan serta alat alat pelayaran lenyap. Tetapi kapalnya sendiri utuh, bagaikan baru saja di tinggalkan oleh awak nya yang seolah-olah pada hari terakhir itu baru berhenti melakukan segala kegiatan sehari-harinya.

Perlengkapan lainnya semua ada di tempat nya. Perbekalan dan bendera-bendera masih lengkap, seperti tak pernah dijamah orang. Tempat tidur susunannya semua telah dibenahi. Dan yang paling misterius dari segala-galanya ialah, meja makan semuanya telah ditata dengan piring-piring yang masing-masing berisi makanan; sebagian masih utuh sebagian lagi ada yang hanya tinggal sisa, bagaikan baru saja ditinggalkan. Persediaan makanan lainnya masih tersedia bagi yang ingin tambah dalam kualiti di atas kompor yang sudah dingin. Lampu di kamar-kamar para perwira kapal masih menyala, seperti ditinggalkan hanya untuk sebentar saja. Tetapi nyatanya para perwira itu tidak kembali ke kamarnya. Mereka pun telah meninggalkan kapal dengan mendadak sekali di sebabkan oleh hal-hal yang tidak kita ketahui, yang mungkin hal yang menakutkan.

Apakah gerangan penyebabnya ?

Para Petugas Pengawal Pantai dalam usahanya

mengumpulkan keterangan mengenai apa yang telah terjadi dengan kapal itu, telah mendapatkan fakta-fakta sebagai berikut :

Bulan Agustus tahun yang lalu, kapal Deering berangkat dari Newport News-Virginia, dengan muatan batu bara. Ia menuju ke Rio de Janeiro di bawah pimpinan Kapten William Merritt dari Portland-Maine. Awaknya sendiri menjadi kelasi kelas satu dalam kapal itu.

Hampir sejak permulaan sudah banyak terjadi hal-hal yang aneh; beberapa hari setelah pemberangkatan, kapten memasuki pelabuhan Lewes di Delaware. Ia melapor bahwa ia sakit, dan minta supaya dirawat di rumah sakit. Ia pun dirawat. Anak nya pun ikut meninggalkan kapal.

Setelah diberi tahu tentang sakitnya kapten, para manager di Portland mengatur penggantian nya. Kapten penggantinya ialah William B. Wormell dari Boston yang sedang ditugaskan di New York. Setelah diberi tahu, Wormell pun segera berangkat meninggalkan New York menuju kapal Deering yang sedang menunggu nya di Lewes. Ia mengajak seorang kelasi kelas satu yang berpengalaman dan dapat diandalkan.

Wormell telah melewati waktu hampir seluruh masa hidupnya di samudera luas. Ia pernah bertarung melawan angin pusar di Laut Cina, dan menghadapi amukan taufan di Atlantic Utara. Tak pernah ada skuner atau kapal layar bertiang dua yang tak dapat ia tangani dengan mudah.

Yang tak kalah pentingnya pula ialah reputasinya tentang kemampuan menangani awak

kapal. Mereka mengaguminya dan menghormatinya. Ia tabah dan menyenangkan.

Awak kapal Deering yang terdiri dari orang-orang Denmark, Finlandia, dan seorang Negro, mengelu-elukan kedatangan kapten baru itu dan bersemangat lagi untuk meneruskan perjalanan yang telah terhenti di tengah perjalanan itu. Awal September kapal melanjutkan perjalanannya ke Rio de Janeiro.

Setelah muatan dibongkar di pelabuhan di Amerika Selatan itu, kapten menanti perintah lebih lanjut. Setelah mengetahui bahwa dari Rio de Janeiro tidak ada muatan kembali ke New York, Wormell ke luar dari pelabuhan Rio de Janeiro pada tanggal 3 Desember.

Tujuan berikutnya ialah Barbados. Wormell mendengar bahwa di sana muatan telah menanti; muatan ringan ke Norfolk-Virginia. Tetapi di pelabuhan sana di Hindia Barat, kapten yang berpengalaman itu berbuat sesuatu yang di luar kebiasaannya; ia mengeluh kepada agen perusahaan majikannya di Bridgetown di Barbados, bahwa ia merasa tidak enak badan.

Tetapi gangguan kesehatan itu agaknya tidak seberapa, bukan alasan bagi kapten itu untuk meninggalkan kapal; karena itu pada tanggal 9 Januari 1921 kapal Deering itu berangkat lagi meninggalkan Barbados.

Itulah saat terakhir kapal itu meninggalkan suatu pelabuhan.

Pada suatu sore tanggal 23 Januari, skuner itu berlayar dengan tenang menuruti petunjuk dari

kapal suar di Cape Fear lepas pantai Carolina Utara. Kapal itu jelas kelihatan oleh Pengawal Pantai setempat.

Tetapi enam hari kemudian kapal itu ditemukan di dekat kapal suar Cape Lookout dekat Beting Intan. Jarak antara kedua kapal suar itu hanya delapan puluh mil. Tetapi kapal itu membutuhkan waktu hampir seminggu untuk melayarinya.

Habis dari mana saja ia dalam waktu selama itu dan telah berbuat apa di perairan lepas pantai itu?

Penyelidikan selanjutnya, sama halnya dengan banyak pelayaran misterius di daerah itu, tidak pernah berhasil menemukan suatu tanda pun yang dapat menerangkan apa yang telah terjadi.

Satu-satunya keterangan yang diperoleh ialah suatu hal yang kebetulan berhubungan dengan kapal itu, yakni yang dialami oleh kapten kapal suar dari Cape Lookout. Ia mengatakan bahwa ketika kapal Deering melewatinya tanggal 29 Januari, seorang yang berdiri di atas deknya meneriaknya dengan megaphone; bahwa kapalnya kehilangan sauh dalam suatu badai. Ia meminta supaya ada suatu kapal yang mengawasinya sementara ia menuju ke Norfolk.

Kapten kapal suar menjawab teriakan itu untuk menunjukkan bahwa ia telah menerima pesan itu, tetapi ia berperasaan ganjil ketika menjawab teriakan itu. Orang yang berteriak dari skuter itu sama sekali tidak menunjukkan bahwa dia lah kaptennya. Ia juga tidak merupakan seorang perwira yang sedang bertugas, tingkah lakunya pun

tidak seperti tingkah laku seorang perwira kapal.

Dan awaknya yang ia perhatikan, juga tidak nampak seperti awak kapal yang sedang bertugas sebagaimana mestinya. Mereka berkeliaran di atas dek sedemikian rupa sehingga tidak menunjukkan adanya suatu disiplin. Sekilas timbul dugaan pada kapten kapal suar itu, bahwa di atas skuner itu telah terjadi sesuatu yang aneh. Tetapi dugaan itu segera lenyap lagi secepat kedatangannya. Mengapa harus ada sesuatu yang aneh? Ia lupakan segala dugaan yang bukan-bukan dan meneruskan tugasnya.

Tetapi kesaksiannya tentang kejadian itu, tidak dianggap remeh. Kesaksiannya itu merupakan satu-satunya keterangan penting yang dimiliki oleh Dewan Informasi pada waktu itu.

Setelah uraian kapten kapal suar itu diteliti dengan seksama, ternyata orang yang ada di kapal Deering itu tidak sama dengan bentuk tubuh Kapten Wormell.

Lalu ke mana kapten itu ? Apa yang telah terjadi dengan dirinya? Apa yang menyebabkan kapal itu terlambat sampai beberapa hari ? Kalau ada badai, betapapun dahsyatnya, tak akan menghambat kapal itu sampai sekian lamanya untuk menempuh jarak antara dua kapal suar. Lagi pula pada hari-hari itu dilaporkan tidak ada badai.

Pertanyaan-pertanyaan yang membingungkan itu, disusul oleh usaha-usaha pencarian yang paling intensif dalam sejarah maritim. Instansi pemerintah segera terjun dalam usaha pencarian itu di samping usaha yang dilakukan oleh Pengawal

Pantai. Instansi itu ialah : Angkatan Laut, Perbendaharaan Negara, Departemen Luar Negeri, Departemen Perkapalan, Departemen Perdagangan dan Departemen Kehakiman. Yang terakhir ini ikut serta, kalau-kalau dalam peristiwa itu telah terjadi suatu kecurangan.

Sekalipun dalam era perdagangan modern, kemungkinan kapal itu dibajak dan dirampas bajak laut tetap ada. Dugaan demikian itu baru di coret dari daftar kemungkinan setelah diketahui, bahwa dalam kapal Deering itu tidak ada muatan yang berharga, dan di samping itu, di kapal itu tidak terdapat tanda-tanda bekas pembajak menca-ri-carinya.

Departemen Luar Negeri ikut serta dalam usaha pencarian kalau-kalau skuner itu diserang oleh kaum simpatisan Bolshevist. Inipun akhirnya di coret dari daftar, karena dugaan semacam itu di anggap tak masuk akal dan menggelikan.

Puteri Kapten Wormell, bernama Lulu, mempunyai dugaan keras bahwa telah ada yang memaksa ayahnya untuk menyerahkan kapalnya kepada pihak lain, atau telah mengalami tindakan lain yang serupa.

Dugaan ini didasarkannya kepada tulisan dalam buku catatan harian kapal. Lulu mengenal tulisan tangan ayahnya dalam buku harian itu sampai tanggal 23 Januari, yakni sewaktu kapal Deering melewati Kapal Suar dari Cape Fear. Catatan hari-hari berikutnya dibuat dengan tulisan tangan orang lain.

Mengapa pengisian buku harian sampai harus

dilakukan orang lain. Apakah kapten itu sakit di dalam kabinnya di bagian bawah ? Atau, apakah telah ada yang menculiknya ? Apakah ia telah di bunuh orang tak dikenal?

Lulu Wormell berfirasat demikian. Dan mungkin juga segenap awak kapal. Jadi orang-orang yang terlihat oleh kapten kapal suar Cape Lookout itu mungkin para pembunuhnya.

Tetapi selalu ada pertanyaan-pertanyaan yang sukar dijawab. Untuk apa mereka dibunuh semua? Tak ada alasan sedikitpun. Kapten kapal Deering itu terkenal kebbaikannya dan hubungan baiknya dengan anak buahnya. Ia seorang yang populer. Mengapa sampai terjadi pemberontakan?

Seperti telah diuraikan di muka, untuk apa kalau memang ada perampokan atau bajak laut menyerang dan merampas kapal yang tak bermuatan ? Dan kalau memang mereka pernah menyerang, tentu harus ada bekas-bekasnya.

Dan sebagaimana dinyatakan oleh Pengawal Pantai, harus ada tanda-tanda bekas pengambil alihan kalau memang pernah dirampas oleh perampok. Harus ada sisa-sisa tubuh manusia. Sedangkan dalam hal ini, di sepanjang pantai tidak terdapat bekas-bekasnya. Rombongan pencari telah menyisir seluruh perairan pantai tak ada satu sudutpun yang terlewat selama dua bulan lebih, dan mereka pulang dengan tangan hampa.

Ada lagi satu teori lain dikemukakan. Mungkinkah segenap awak kapal Deering itu terserang penyakit malaria yang tak dapat disembuhkan

ketika sedang berada di Hindia Barat, lalu se muanya bunuh diri ? Apakah fakta bahwa secara kebetulan kapten kapal Deering itu kedua-duanya pernah mengeluh karena sakit, dapat dijadikan faktor kemungkinan di atas?

Ini adalah suatu permisalan yang lain sama sekali, tetapi inipun tak luput dari kekurangan. Sebab jika memang benar seluruh awak kapal itu pernah sakit bersama-sama lalu bunuh diri bersama sama pula; mengapa sekoci-sekoci penolongnya hilang semua, dan mengapa tidak terdapat mayatnya ? Semua ini tetap menjadi teka-teki, karena setiap bunuh diri harus meninggalkan bekas, yakni mayat.

Ada lagi satu teori yang agak mendekati kebenaran, tetapi juga masih berupa kemungkinan.

Semua awak kapal Deering itu telah meninggalkan kapalnya, yang tak diketahui alasannya; kemudian ditolong kapal lain yang juga akhirnya hilang.

Memang dalam tahun itu pernah ada kapal lain. Tanggal 20 Januari kapal api bernama Hewitt bermuatan belerang, berangkat dari Sabine Texas menuju Boston dan Portland. Kapal itu terlihat di perairan lepas pantai Florida beberapa hari kemudian, dan merupakan saat terakhir ia terlihat ; setelah itu tak ada lagi kabar beritanya. Kapal itu telah lenyap tanpa meninggalkan bekas. Tak ada bekas apa pun dari kapal itu yang pernah diketemukan orang .

Tetapi ada suatu dugaan lagi mengenai apa yang mungkin pernah terjadi dengan kapal itu.

Pada suatu hari di awal bulan Pebruari tahun 1912, penduduk pantai New Jersey pernah melihat suatu kilatan sinar terang di laut, yang segera disusul oleh kepulan asap yang tinggi sekali. Diduga bahwa kapal Hewit itu telah meledak bersama muatan belerangnya, dan kemudian tenggelam bersama awak kapal Deering, para perwiranya maupun ke lasi-kelasinya.

Sekalipun kemungkinan itu lebih mendekati jawaban yang tepat, namun mengapa tidak di temukan bekas-bekas berupa kepingan kapal yang meledak itu atau cabikan pakaian atau mayat awak nya. Lagi-lagi suatu kemungkinan yang mustahil, sekalipun ada ledakan yang paling menghancurkan di laut.

Suatu petunjuk lain yang cukup menarik telah mencoba mengungkapkan masalah Deering ini. selama penyelidikan, komisi pencari mengatakan bahwa tak lama setelah kapten kapal suar Cape Lookout melihat orang yang mengelu-elukan nya dari dek kapal Deering, kapal lain tampak dalam penglihatan. Karena kapal itu sukar dike tahui namanya, maka kapal suar itu memberikan isyarat "Ada kabar penting" dengan bendera. Kap ten kapal suar itu ingin memberitahukan bahwa kapal Deering tak mempunyai sauh. Kode yang ia berikan adalah kode internasional. Di samping isya rat dengan bendera, kapten kapal suar itu mem bunyikan pluit No. 12. Pluit ini bunyinya paling melengking dan dapat didengar dari jarak lima mil. Sudah menjadi ketentuan, bahwa dalam keadaan seperti itu, kapal itu harus berhenti dan memberi

jawaban. Tetapi kapal yang gesit ini sebaliknya bertentangan dengan hukum dan kesopanan, mengabaikan segala pemberian isyarat, tak memberi jawaban dan pergi tanpa menghiraukan isyarat bahaya.

Kapal siapakah itu?

Tak ada suatu penyelidikanpun yang berhasil mengungkapkannya. Kelihatannya seperti semakin jauh komisi menyelidiki, semakin jauh pula misteri itu. Sekalipun ada beberapa petunjuk lainnya yang tak dapat dipercaya bermunculan, seperti apa yang disebut pesan dalam botol dari seorang awak kapal Deering; petunjuk-petunjuk demikian itu malah mempersulit usaha pencarian, karena tidak diperkuat oleh bukti.

Semua petunjuk itu tak ada yang patut dicatat dalam sejarah. Mengenai kapal A. Deering beserta awaknya itu, sama sekali tidak diperoleh jawaban yang dapat memberikan kesimpulan terakhir.

Apa yang telah terjadi terhadap penumpang kapal itu, tak seorang pun yang pernah mengetahuinya. Barangkali mereka itu menggabungkan diri dengan manusia yang lenyap di masa lampau di Daerah Segi Tiga yang berbahaya itu.

Tetapi kita mengetahui bagaimana jadinya dengan kapal itu sendiri. Kapal itu secara harafiah telah menjadi kapal hantu. Penduduk sepanjang pantai Carolina Utara di dekat Beting Intan menyatakan, bahwa sisa-sisa kapal Deering itu, beberapa bulan kemudian kelihatan membayang. Orang dengan jelas dapat mendengar jeritan ngeri dari roh mereka menjelajahi ruang kamar dan deknya.

Pengawal Pantai akhirnya memutuskan untuk meledakkan sisa-sisa kapal yang kandas itu. Tetapi keresahannya tetap ada sampai sekarang. Pada suatu malam, badai dahsyat menghancurkan kapal yang ditinggalkan itu. Esok harinya, kapal itu sudah tiada sisanya sudah bersih disapu ombak laut; kecuali burung-burung camar yang terusir dari sarangnya, dan berterbangan di sekitar tempat itu sambil melihat ke bawah mencari tempat berlindungnya yang hilang, yaitu sisa kapal tempat mereka bersarang.

Tetapi mereka tak pernah menemukannya kembali. Demikian pula awak kapal hantu yang hilang itu tak pernah dapat ditentukan di mana adanya, hilang musnah dalam kedalaman daerah misteri yang sama sekali tak dapat dipahami seperti sejarahnya.

BAB TUJUH

Terus terang saja, kita tidak dapat mengetahui apa yang tengah terjadi pada yang disebut Segi Tiga Bermuda ini.

Yang dapat kita lakukan tentang kehilangan-kehilangan ini hanyalah spekulasi.

Juru Bicara Cabang SAR dari Pengawal Pantai

JUGA PERANGKAP UDARA

Tepatnya tak lama setelah Perang Dunia II selesai, bahwa Daerah Berbahaya Bermuda menyebar dengan kekuatan yang nyata. Dunia mulai memperhatikannya. Di zaman mana hubungan radio dari kapal ke pantai justru membuat hilangnya kapal secara misterius, bagaimanapun tidak mungkin tetapi apa yang mustahil malah terjadi.

Untuk pertama kalinya, suatu aspek baru dari daerah berbahaya terbuka; Bayangan bahwa risiko sedang mengintip itu tidak hanya di air, melainkan di udara juga.

Teka-tekinya mencapai dimensi baru.

Teka-teki ini terjadi di pangkalan Angkatan Laut di Florida, pada suatu hari dengan angin sepoi-sepoi.

Para petugas NAAS Cecil Field di Jacksonville pada suatu musim panas tahun 1945 itu tidak melihat sesuatu kelainan, ketika mereka melakukan tugas ronda. Dua puluh empat orang di antara mereka sedang bersiap-siap untuk melakukan Penerbangan Navigasi Atas Air sehari-hari, yang harus dilakukannya petang hari itu.

Cecil Field ialah basis latihan yang melatih pilot-pilot pembom penyelusup. Tetapi pilot-pilot yang dilatih itu bukan orang baru. Mereka merupakan pilot-pilot berpengalaman. Di sana mereka sedang belajar ketrampilan tambahan yakni bagaimana caranya menjatuhkan bom.

Pesawat udara yang digunakan dalam program operasionil latihan itu ialah pesawat-pesawat SBD Dauntless kemudian pesawat-pesawat SB2C Hell Divers. Jumlah pesawat pembom yang digunakan di basis itu 250 buah. Rencana prosedurnya mengharuskan penerbangan setiap hari oleh suatu skwadron yang terdiri dari dua belas buah pesawat. Penerbangan itu mencakup areal dengan radius kira-kira 100 kilometer dengan waktu penerbangan dua jam.

Sepuluh buah pesawat dari skwadron dikedudikan oleh penerbang siswa, dua buah oleh penerbang instruktur. Tiap pesawat berawak dua orang; seorang pilot dan seorang markonis radio pembom. Pada Penerbangan Atas Air demikian itu, pesawat terbang menyebar setelah lepas landas; masing-masing menuju arah yang ditentukan.

Pada suatu petang dalam jam latihan, dua belas buah pesawat pelempar bom membumbung ke udara di atas Florida, kemudian menyebar ke langit biru.

Tiap pesawat berawak dua orang dan masing-masing mengenakan alat penolong yang disebut Mae West. Semua pesawat udara dilengkapi dengan pesawat penolong. Semua pesawat telah diuji pra-penerbangan. Tiada satupun di antaranya yang

menunjukkan tanda-tanda kurang sempurna.

Setelah beberapa jam lewat, tiada seorang pun di basis atau di menara pengawas yang memperlihatkan kekhawatiran dalam penerbangan latihan ini. Walaupun yang diterima oleh pegawai menara pengawas dari radio setiap pesawat udara yang sedang berlatih tidak ada sepatah katapun yang menunjukkan keresahan, namun kesunyian itu bukan tidak biasa. Tidak ada keharusan di basis itu untuk terus-menerus mengadakan kontak radio dengan pesawat-pesawat yang sedang mengadakan penerbangan navigasi.

Yang tidak biasa ialah pesawat terbang yang kembali beberapa jam kemudian hanya berjumlah sepuluh buah, bukan dua belas buah.

Para petugas di Cecil Field meneliti udara dan menunggu terdengarnya deru dua pesawat udara yang hilang.

Tetapi pesawat itu tidak pernah kembali. Karena tidak percaya bahwa mungkin pernah terjadi sesuatu kesulitan; para awak dari sepuluh pesawat terbang itu mengatakan bahwa tidak ada keadaan cuaca yang tidak menguntungkan; mereka juga tidak menerima berita radio antar pesawat dalam skwadron yang menyatakan adanya gangguan teknik, gangguan kesehatan atau keadaan udara yang menyulitkan, dari kedua pesawat udara yang hilang itu.

Usaha pencarian segera dilakukan. Daerah dalam radius 100 mil penerbangan dijelajahi oleh kapal-kapal laut dan pesawat udara yang meneliti perairan sekitar Florida, kepulauan Bermuda,

dan Hindia Barat.

Sama sekali tidak terlihat tanda-tanda dari pesawat yang hilang itu. Tidak ditemukan bekas dari sabuk penolong, atau pesawat penolong atau sepotong rongsokan pesawat udara yang hilang. Setelah tidak berhasil menjelaskan apa yang telah terjadi dengan kedua pesawat udara itu, para anggota Angkatan Laut hanya geleng-geleng kepala dan bengong; lalu meneruskan melatih para siswa yang agak ketakutan pada cara pemboman menyelusup, yang lebih mudah difahami dari pada hilangnya kedua pesawat udara itu.

Dalam bulan-bulan berikutnya, kejadian hilangnya pesawat udara secara gaib itu mulai dilupakan orang. Diskusi dan re-diskusi tentang banyak teori mengenai apa yang mungkin pernah terjadi, lambat laun berkurang dalam perdebatan-perdebatan sengit di asrama dan barak-barak.

Tetapi kesepian itu di Fron Timur Amerika Serikat tidak bertahan lama.

Bulan Desember tahun itu juga muncul lagi suatu drama dari Pangkalan Udara Angkatan Laut lainnya di Florida, yang bukan hanya mengalahkan misteri Jacksonville dalam hal mengerikan, melainkan juga mengalahkan segala ceritera khayalan yang pernah muncul di layar bioskop di Hollywood.

Peristiwa itu sekarang disebut Misteri Patroli Hilang.

Awal dari drama hidup nyata ini ialah Stasiun Udara Angkatan Laut Fort Lauderdale (Sekarang Palabuhan Udara Internasional Fort Lauderdale Hollywood). Di sini pun pilot-pilot yang sudah ma-

hir sedang dilatih cara pemboman. Setiap pilot sudah cukup berpengalaman. Mereka rata-rata sudah mempunyai jam terbang sedikitnya 55 jam dengan Pesawat Pembom Pelempar Torpedo TBM Avenger - tipe pesawat yang dipergunakan di Fort Lauderdale pada Penerbangan Latihan Navigasi Atas Air.

Pesawat Avenger itu merupakan satu di antara pesawat berbaling-baling dan bermesin tunggal terbesar yang pernah dibuat. Rentang sayapnya 52 kaki, sedangkan mesinnya mesin Wright-cyclone berkekuatan 16000 tenaga kuda. Kecepatannya dapat mencapai 300 mil per jam, daya angkut torpedonya sampai 2000 pon bom. Pendeknya pesawat itu merupakan stasiun tenaga terbang.

Tiap pesawat berawak tiga orang; seorang pilot, seorang markonis radio, seorang juru tembak. Untuk misi yang direncanakan tanggal 5 Desember, pesawat pemimpin penerbangan hanya akan berawak dua orang, sedangkan empat pesawat lainnya masing-masing berawak tiga orang. Keempat belas orang penerbang yang terlibat dalam penerbangan itu yang sekarang terkenal dengan Penerbangan 19 telah mempunyai pengalaman terbang navigasi antara 13 bulan dan enam tahun.

Semua penerbang terlebih dahulu dengan sek sama mempelajari rencana penerbangan mereka; mereka mengetahui benar, bahwa mereka harus membuat penerbangan patroli segi tiga; mula-mula 160 mil lurus ke timur, kemudian 40 mil ke utara, lalu kembali ke pangkalan ke arah barat daya.

Semuanya merupakan hal yang biasa.

Hari penerbangan yang direncanakan itu jatuh pada hari Rabu, pada hari itu di atas Florida udara berawan dari barat ke timur. Awan itu datang menyapu dari Gulf bergerak melalui Sarasota ke utara ke Tarpon Spings. Dalam tempo kurang dari tiga jam, awan itu telah menutupi seluruh langit di atas wilayah yang membentang dari Pantai Atlantik, Melbourne Beach sampai ke Daytona Beach.

Tetapi menjelang petang hari, gumpalan awan terakhir menipis dan menyebar di atas samudera, sebelah timur Cape Canaveral. Hampir seluruh Florida menikmati cuaca kering dan cerah; dengan suhu sejuk 38° , dan kadang-kadang angin permukaan laut meniup dengan kecepatan normal bagi tahun itu yakni 20 knot, sekaki-sekali meningkat sampai 31 knot.

Tetapi para penerbang yang ditentukan untuk penerbangan pagi hari, hari Rabu itu sama sekali tidak memperhatikan cuaca atau patroli rutin hari itu, Mereka hanya memikirkan akan menulis surat kepada sanak keluarganya tentang harapan dapat pulang untuk libur Natalan di rumah.

Tiga di antara mereka itu bersahabat baik, bertempat tinggal dalam satu asrama. Mereka ialah Sersan Robert Gallivan dari Northampton-Massachusetts; Prajurit satu Robert Gruebel dari Long Island City-New York, dan Kopral Allen Kosnar dari Kenosha-Wisconsin.

Beberapa saat sebelum mereka meninggalkan asramanya untuk pergi ke gedung operasi tempat mereka menerima briefing pra penerbangan, me

reka masih berbaring di bangku sambil ngobrol dan membaca. Kira-kira sejam kemudian, Gallivan dan Gruebel bangkit mulai mengenakan jaket terbangnya. Kosnar melemparkan kakinya dari atas bangku ke lantai lalu duduk mengamati teman temannya yang sedang bersiap-siap.

Dalam beberapa menit saja kedua orang itu sudah ada di pintu asrama. Mereka berdiri di sana menanti kopral bergegas-gegas.

"Berangkatlah bung ! pikir-pikir, aku kiranya tak akan ikut dalam penerbangan kali ini!"

Sersan dan Pratu menatap kepadanya. Kosnar menganggukkan kepalanya sambil berkata : "Ya Aku tahu memang gila. Tetapi kukira , aku tak perlu ikut, aku sudah mendapat jam terbang untuk bulan ini ! Mengapa aku ikut terbang lagi?"

Kedua temannya tak dapat berbuat lain, kecuali angkat bahu lalu mengatakan : "Selamat Tinggal!"

"Sampai bertemu !" jawab Kosnar, lalu berbaring kembali di atas tempat tidurnya.

Teman-temannya pun berangkatlah. Ia tidak menyadari sama sekali, bahwa ia akan selamat, dan telah mengatakan "goodby" terakhir kepada teman-temannya yang paling karib itu.

Kedua juru tembak Marine itu melanjutkan langkahnya menuju gedung operasi. Pratu Gruebel, jalannya melompat-lompat, ia ingin segera terjun ke dalam rencana tugas sehari-harinya.

Gallivan mungkin hanya senyum saja melihat temannya yang begitu antusias itu. Sersan itu mungkin hanya mengatakan "Kau seperti mau main

yudo saya" ketika mereka berjalan melintasi lapangan udara, karena ia tahu benar, seperti juga teman-teman lainnya; betapa senang benar si Pratu itu terbang. Begitu senangnya, sehingga teman-temannya menjuluki dengan nama Yo-Yo.

Gruebel pasti senyum kembali. Ia memang suka sekali terbang. Membumbung tinggi dalam awan rasanya bagaikan mengadakan perjalanan ke Sorga. Mengapa tidak, mengapa tidak merasa demikian ? Segera setelah menyelesaikan wajib militernya ia akan memasuki Sekolah Tinggi Teologia untuk menjadi pendeta.

Gallivan sering menggeleng-gelengkan kepala nya kalau melihat kegairahan Gruebel yang masih muda itu. Bagi Gallivan, semua itu hanyalah tugas lain hari. Bagi seorang ahli seperti dia, terbang itu tak perlu dirasakan sebagai sesuatu yang tak diduga-duga. Pratu itu ada dalam dinas militer masih kurang dari satu tahun. Sedangkan sersan Gallivan sudah lebih dari tiga tahun, dan sebagian besar dari waktu itu dia bertugas sebagai juru tembak udara dan turut dalam pertempuran-pertempuran udara di Pacific.

Di Operation Center kedua orang ini bertemu dengan yang lain-lainnya, semuanya sedang menunggu; dua belas orang penerbang Angkatan Laut dan Mariner, semuanya ditugaskan pada Penerbangan 19.

Brifingnya biasa saja dan tidak bertele-tele. Tiap peserta memahaminya dengan baik. Tiap pesawat sudah dites pra penerbangan. Radio instrumen-instrumen telah diperiksa. Bahan bakar penuh,

cukup untuk penerbangan sejauh 1000 mil.

Menjelang pukul 1.30 siang, kelima pilot dan awak kapal lainnya melapor kepada barisan penerbangan. Pukul 2. 00 siang, pesawat pertama lepas landas, disusul oleh empat pesawat lainnya. Tak lama kemudian kelima-limanya sudah menderu deru di udara. Mereka terbang di atas Samudra Atlantic menuju rongsoan sebuah kapal barang di selatan Bimini. Setelah melemparkan satu seri torpedo tiruan ke balok beton, pesawat Penerbangan 19 ini berkumpul kembali dan terbang terus memenuhi tugas misi hariannya dan nasibnya yang aneh.

Ini merupakan fakta-fakta terakhir yang diketahui dari patroli yang terkena malapetaka itu.

Jauh di bawah sana, Allen Kosnar melakukan beberapa tugas, kemudian kembali ke ruang asrama untuk menulis surat kepada keluarganya. Beberapa saat kemudian ia memasukkan lembaran surat itu ke dalam sampul, kemudian menutupnya. ia melihat jam tangannya, pukul 3.45. Lima belas menit lagi Gallivan dan Gruebel akan mendarat.

Di menara pengawas Fort Lauderdale, seorang petugas radio juga melihat jamnya. Hampir pukul 4.00 sore. Sudah hampir tiba waktunya ia menyerahkan tugasnya kepada penggantinya. Sebagai cek terakhir ia memeriksa kembali catatan-catatan dalam buku harian.

Tiba-tiba ia mendengar pesan yang bernada ketakutan dari udara.

"Memanggil menara keadaan darurat.....

kami kehilangan arah kami tak dapat melihat daratan ulang kami tak dapat melihat daratan

Yang mengirim pesan itu ialah Letnan Penerbang Charles Taylor-komandan Penerbangan 19 seorang veteran yang sudah enam tahun memegang pimpinan.

Menara menanyakan . "Di mana posisimu?"

"Kami tidak tahu dengan pasti". Jawab Taylor. "Kami kesasar

Para petugas di daratan saling menatap, melongo keheranan. Bagaimana mungkin awak berpengalaman dapat kesasar dalam penerbangan yang begitu baik ?

"Anggaplah sedang menuju lurus ke utara" perintah menara.

Jawabnya mengejutkan.

"Kami tidak tahu benar, mana arah barat tiap langkah salah aneh kami tidak tahu pasti tiap arah bahkan samudera pun kelihatannya tidak sebagaimana mestinya"

Para petugas di pangkalan lebih bingung lagi. Sekalipun misalnya semua kompas tak berfungsi, mana mungkin di antara kelima pesawat itu tidak ada satu pun yang dapat mengetahui mana arah barat, walaupun misalnya mereka hanya mengandalkan pandangan mata saja.

Sekarang matahari hampir terbenam. Selama empat puluh menit berikutnya, petugas menara mendengar percakapan antar pesawat itu sendiri. Mereka itu agaknya dapat saling melihat. Tetapi sama-sama menghadapi kekaburan penglihatan ke

bawah. Dari nada ketakutan dalam percakapan antar pesawat itu, para petugas di daratan dapat mengetahui bahwa para awak kapal itu semuanya dilanda rasa takut yang menjadi-jadi.

Kemudian tanpa memberi alasan dan tanpa pemberitahuan terlebih dahulu, terdengar Letnan Taylor meminta pilot pesawat instruktur lainnya supaya mengambil alih pimpinan. Perwira yang diminta untuk memegang pimpinan ialah Kapten George Stivers.-

Berita tentang kejadian aneh di udara itu menyebar dengan cepat sekali ke seluruh pangkalan udara, bagaikan api dalam tumpukan jerami ke ring. Allen Kosnar lari ke menara pengawas. Ia tiba di sana tepat pada waktunya, mendengar Kapten Stivers mengirim kata-kata melalui pesawat radio yang walau ada gangguan radio jelas sekali bernada ketakutan.

"Pukul 16.25 kami tidak yakin akan posisi kami kira-kira 225 mil timur laut pangkalan begitulah dugaan kami"

Gangguan gelombang radio terdengar melengking dalam radio. Kosnar mengepalkan tinjunya dan menyandar ke bahu petugas radio di menara. Ia merasa tegang bagaikan kawat listrik. Teman temannya ada dalam pesawat itu. Gallivan dan Gruebel adalah awak kapal Stivers. Kosnar merasa susah sekali untuk menangkap kata-kata yang menyelip di celah-celah gelombang radio.

Suara Stivers terdengar lagi ; "Kelihatannya seperti memasuki air putih, kami samasekali kesasar !"

Kemudian sunyi.

Berkali-kali pangkalan mencoba mengadakan hubungan radio. Tak mungkin ! Tak ada yang dapat diterima. Dua jam tujuh belas menit lebih sedikit sejak lepas landas. Itulah saat terakhir menara pengawas dapat didengar oleh Patroli yang hilang.

Kira-kira 150 mil ke utara dari pangkalan Fort Lauderdale pada Stasion Udara Angkatan Laut di Banana River (sekarang menjadi Pangkalan Angkatan Udara Patrick yang melayani Cape Kennedy), Letnan Harry Cone dari Gainesville-Florida, dan anak buahnya yang terdiri dari dua belas orang; baru saja melaporkan dengan radio kepada pusat operasi, bahwa mereka siap sedia sebagai "awak cadangan" yang sewaktu-waktu diperlukan dalam keadaan darurat. Mereka mengawaki kapal terbang raksasa Marlin Mariner PBM, berpangkalan di Banana dan ditugaskan untuk misi SAR.

Kapal Mariner itu rentang sayapnya 124 kaki. Burung raksasa ini sengaja dibuat untuk menolong awak kapal udara yang jatuh di laut, ia membawa segala perlengkapan penolong berupa perahu-perahu kapal yang dapat mengembang sendiri dilengkapi dengan pemancar radio tahan air, yang bila terkena air segera mengirim isyarat permintaan pertolongan berjam-jam lamanya. Kapal besar itu membawa bahan bakar lebih dari cukup untuk dapat tetap di udara selama lebih dari dua puluh empat jam.

Dalam hal operasi-operasi SAR, kapal itu merupakan kata terakhir.

Dalam beberapa menit dari kedatangan Cone di Pusat Operasi Pangkalan Banana, pesan yang me

negangkan masuk dari Fort Lauderdale. Penerbangan 19 dari pangkalan itu ada dalam bahaya. Datangnya berita itu bersamaan sekali dengan pemberangkatan Letnan Cone bersama dua belas anak buahnya dalam Mariner yang terbang di atas Atlantic menuju ke posisi terakhir dari patroli yang hilang itu.

Kurang dari setengah jam kemudian, operasi terakhir kapal Mariner mengirim isyarat bahwa mereka sedang mendekati sasaran. Tetapi mereka tidak menemukan apa-apa. Tidak ada tanda-tanda dari pesawat-pesawat yang hilang.

Beberapa menit kemudian, kapal terbang itu mengirim berita lagi. Mereka sekali lagi menentukan tempatnya, tetapi mereka tidak dapat menemukan apa-apa.

Kemudian kapal besar itu memutuskan hubungan. Setelah itu tak ada apa-apa lagi selain kesunyian.

Kosnar berjalan mondar-mandir di ruang menara. Ia tetap berkata kepada dirinya sendiri, bahwa tidak ada yang perlu dikhawatirkan terlalu banyak. Memang kapal-kapal Avanger tak ada yang dapat mengapung di air ; begitu menyentuh air langsung akan tenggelam bagaikan batu. Tetapi awaknya cukup berpengalaman dalam menghadapi hal demikian. Dan dalam cara-cara mencemplung dalam air, mereka tahu benar bagaimana menggunakan pesawat penolong dalam gerak menyelamatkan diri secara cepat menghindari dari tenggelam. Mereka pasti menggunakan pesawat-pesawat itu.

Mengenai kapal terbang besar itu ! Tak ada

satu hal pun yang tak dapat diandalkan oleh Mariner dalam hal soal SAR. Ia dapat mendarat bagaikan burung camar di atas laut yang betapapun beratnya gelombang. Kapal itu berawak tiga belas orang, semuanya mengetahui tugasnya masing-masing bagaikan tugas itu monopoli mereka.

Mengapa Mariner itu sekarang tidak lagi mengirim berita Checking?

Kosnar menjilat bibirnya yang gemetar karena gugup, kemudian diam berdiri di belakang salah seorang operator yang dengan susah payah mencari hubungan radio dengan kapal terbang besar itu. Berkali-kali operator itu mencoba. Tak ada hasilnya. Segala usaha gagal. Ia duduk bersandar kembali dan menggelengkan kepala. Tidak ada apa-apa selain kesunyian.

Bagaimana mungkin ? Bagaimana mungkin kapal raksasa yang sengaja dibuat untuk menangani keadaan darurat sama sekali lenyap pula. Tetapi demikianlah kenyataannya. Bagi seluruh petugas menara, sekarang jelas sudah bahwa Angkatan Laut Bagian Udaranya telah kehilangan enam buah pesawat udara, bukan lima !

Menara pengawas di Fort Lauderdale meminta pertolongan kepada Markas-markas Besar Angkatan Laut dan kepada Pengawal Pantai setempat. Kapal laut dan udara segera menyisir perairan dan pantai yang dekat ke pangkalan Fort Lauderdale. Tak ada apa-apa yang tampil, selain kegelapan malam. "FT..... FT....."

Operator membungkukkan diri di atas pesawat pencariannya dengan berdebar-debar. Kode

itu merupakan bagian Penerbangan 19. Mungkin kah masih ada Avenger di atas sana ? Bagaimana mungkin. Pesawat terakhir harus sudah kehabisan bahan bakar sekitar dua jam yang lalu. Tetapi tidak ada pesawat lain yang mungkin menggunakan huruf-huruf itu sebagai bagian kode panggilannya!

Si operator tetap memanggil. Mencoba berkali-kali untuk mendapat hubungan dengan isyarat yang lemah itu. Tetapi tak berhasil.

Sepanjang malam 5 Desember, Pengawal Pantai mencari dengan penuh semangat. Pagi harinya menjelang fajar, kapal induk Slomons bergerak menuju daerah pencarian dan melepaskan kapal udara ranya untuk turut serta dalam usaha pencarian. 300 buah pesawat udara terbang bersama-sama dalam formasi jaring pencari yang ketat. Dua belas badan lainnya berusaha sekuat tenaga dengan menyisir tiap jengkal tanah di garis pantai dari St. Augustin-di utara sampai ke Miami-di selatan.

Teluk Evergades dijelajahi seperti halnya Teluk Mexico. Bahkan Angkatan Udara Kerajaan Inggris yang ada di Bahamas turut memberikan pertolongan. Namun samasekali tidak menghasilkan.

Tidak ada satupun dari organisasi pencari itu yang dapat mengungkapkan sesuatu bukti. Tidak ada ditemukan secarik bekas pakaian atau sisa tubuh manusia, tidak ada tanda rakit penolong atau alat penolong lainnya terapung. Tidak ada rongsokan kapal atau tanda bekas minyak. Sama sekali tidak ada apa-apa.

Maka didirikanlah Badan Informasi Angkatan

Laut. Setelah mengadakan penyelidikan, kelompok itu dapat membuat beberapa anggapan kongkrit tentang kemungkinan yang telah terjadi. Ringkasannya singkat sekali. "Kami bahkan tidak mampu untuk menerka dengan tepat apa sebenarnya yang telah terjadi".

Kemudian hari, salah seorang dari badan tersebut dikutip sebagai telah mengatakan, "Mereka telah lenyap sama sekali, bagaikan telah terbang ke planet Mars!".

Selama berbulan-bulan setelah itu, Florida menjadi pokok pembicaraan tentang penerbangan misteriusnya. Memang nampaknya bagaikan suatu hal yang tidak masuk akal bila tidak satu kapal pun dan tidak seorang pun di antara sekian buah kapal udara dan sekian banyak orang yang berpengalaman dapat selamat. Bagaimana mungkin sesuatu dapat terjadi praktis secara sekaligus ber-sama-sama dan samasekali menghapus segala se-suatunya.

Tubrukan di udara atau malapetaka laut yang terburuk pun masih meninggalkan sisa yang mengambang di laut. Bahkan kalau sesuatu diledakkan pun dapat meninggalkan bukti-bukti. Apakah semua kapal udara yang enam buah itu telah meledak?

Jawaban yang dihasilkan oleh analisa yang mendalam samasekali bukan lagi jawaban yang nyata, tetapi yang menarik perhatian ialah bahwa kesulitan-kesulitan yang dialami semua pesawat udara itu agaknya bukan disebabkan oleh ganggu

an teknis atau kesehatan badaniah atau bahkan cuaca; tidak satu pesan radio pun menunjukkan hal demikian. Kesulitannya seperti ada kaitannya dengan kebingungan mengenai arah.

Apa artinya itu ?

Tidak ada pemecahan yang datang. Tidak ada ketika itu ; tidak juga sekarang. Peristiwa tentang Patroli yang hilang beserta kapal SAR nya dalam sejarah telah masuk ke dalam teka-teki yang tidak terpecahkan. Kejadian yang aneh itu menjadi legenda pada zamannya.

Bagi Allen Kosnar hal itu merupakan lebih dari sejarah yang mempesonakan. Kejadian itu merupakan kenangan yang menyakitkan.

Dalam tahun 1969 - dua puluh empat tahun setelah peristiwa yang menyedihkan itu, sahabat yang kesepian ini kembali ke tempat kejadian, di mana seluruh tragedi dimulai. Ia kembali ke Pelabuhan Udara Ford Lauderdale untuk membantu pembuatan film dokumenter. Ia menatap asrama tua, tempat mana di masa telah silam ia pernah menyandar ke bangku di mana dia menerima lambaian dan ucapan "Selamat tinggal" dari dua orang sahabatnya yang paling karib. Tak pernah ia mimpi bahwa saat itu benar-benar akan merupakan saat perpisahan untuk selama lamanya.

Tetapi Perangkap Udara tidak ditutup atau diakhiri untuk selama-lamanya setelah peristiwa patroli yang hilang itu. baru saja 26 bulan kurang setelah itu, tepatnya tanggal 26 Januari 1948; Perangkap itu terbuka lagi. Kali ini menelan sebuah kapal udara komersil. Perangkap itu mem

perlihatkan dua kali peristiwa dalam waktu kurang dari satu tahun. Sebuah pesawat udara Star Tiger bermesin empat — sebuah pesawat mewah milik perusahaan penerbangan British South American Air ways Company (BSAAC) yang sedang mengangkut 22 orang penumpang di samping enam orang awak, meluncur dengan megahnya di udara tanggal 29 Januari 1948. Pesawat itu sedang dalam perjalanan menuju Havana dari London dengan tempat-tempat perhentian di Azores dan Hamilton, Bermuda.

Setelah meninggalkan tempat pemberhentian pertama dengan selamat, pesawat menghadapi angin kuat di saat menuju tempat pemberhentian kedua dari perjalanannya, Bermuda.

Perjalanan itu terlambat. Pukul 10.30 malam Kapten pesawat udara itu, David Colby, melaporkan dengan radio kepada menara di Bermuda, bahwa ia akan sampai di Hamilton terlambat satu setengah jam.

Pukul satu tengah malam ia mengabarkan lagi dengan radio bahwa ia berada di tempat kira-kira 440 mil timur laut dari Bermuda dan masih menghadapi angin kuat. Selain dari angin kuat, ia tidak menyebut kesulitan-kesulitan lain dalam bentuk apapun. Cuaca cerah dan agaknya tidak ada gangguan mekanis berupa apapun.

Tetapi setelah pesan terakhir itu, agaknya ada sesuatu yang tidak beres. Menara pengawas di Bermuda tidak dapat lagi mengadakan hubungan radio dengan kapal udara itu. Dan pesawat itu tidak pernah sampai ke Hamilton. Sekali lagi SAR

udara dan laut dikerahkan, tetapi tak ditemukan apa-apa.

Pencarian keterangan berbulan-bulan tidak menghasilkan apa-apa. Akhirnya hanya ada satu kesimpulan yang datang mengenai hilangnya pesawat udara Inggris yang paling megah itu. "Dapat dikatakan sebenarnya", demikian dikatakan oleh suatu laporan, "bahwa tidak ada lagi persoalan yang lebih mengherankan untuk diselidiki".

Tetapi daerah misteri Bermuda masih belum selesai. Bukan diselesaikan oleh rentangan sayap.

Hampir tepat sebelas bulan kemudian perang kap udara terbuka kembali. Perangkap itu kali ini benar-benar melahap muatan yang kira-kira paling riang gembira yang pernah diangkut lewat daerah itu. Pesawat udara tersebut adalah char teran mengangkut penumpang yang sedang berlibur mencari kesenangan. Tiga puluh orang pria dan wanita tambah dua orang bayi; sejumlah 32 orang masih dalam suasana riang gembira menyaksikan yang dibawa dari pesta Natal di Puerto Rico. Mereka menaiki pesawat udara di San Juan kira-kira pukul 10 malam. Pesawat DC-3 yang tegap itu lepas landas dan menderu-deru masuk ke udara yang biru seperti beludu.

Tak lama setelah pukul satu tengah malam, Kapten pesawat udara-Robert Lingquist mengabarkan posisinya dengan radio. Berita radio itu ditangkap di Kingston-Jamaica. Sedikit lewat pukul empat pagi, kapten itu melaporkan posisinya lagi. Ia ada di posisi lima puluh mil selatan Miami. Pesannya tidak mengandung apa-apa selain kete

nangan dan kepuasan. Beberapa orang di antara penumpangnya ada yang masih melek dan menyanyikan lagu-lagu Natal. Setelah melihat daratan dan sudah dekat kepada tujuannya, Lingquist meminta petunjuk-petunjuk pendaratan. Ia mendapatnya. Tetapi tidak seorang pun tahu apakah ia benar-benar penerimanya, karena tak sepele kata pun terdengar lagi dari pesawat udara itu. Pesawat itu lenyap tanpa meninggalkan jejak.

Sekalipun diadakan pencarian intensif di atas jalur laut maupun daratan sepanjang 310.000 mil, namun tak sedikit pun ditemukan tanda yang memberikan petunjuk tentang nasib pesawat DC-3 itu.

Hanya satu bulan lebih sedikit setelah terjadinya peristiwa aneh itu, daerah misteri itu beraksi lagi di udara yang tak berdosa itu.

Sebuah pesawat angkut besar milik BSAAC Star Ariel saudaranya pesawat Star Tiger yang bernasib buruk itu lepas landas dari pelabuhan udara Bermuda pukul 7.45 pagi, dan membubung ke langit biru. Pesawat itu menuju Santiago Chili dengan pemberhentian di Kingston Jamaica. Pesawat itu mengangkut tiga belas orang penumpang dan tujuh orang awak dipimpin oleh Kapten J.C. McPhee. Pesawat Ariel itu telah diperiksa dengan seksama di Bermuda, persis sebelum lepas landas; dan sebagai langkah pengamanan, tambahan tangki bahan bakar cadangannya diisi penuh, cukup untuk memberi kemungkinan pesawat itu terbang sepuluh jam lagi lebih lama, bila perlu.

Pesawat itu memerlukan sesuatu yang jauh lebih penting daripada bahan bakar agaknya.

Pukul 8.25, menara di Bermuda seperti biasa menerima laporan : "Di sini Kapten McPhee dalam kapal Ariel yang menuju Kingston-Jamaica, dari Bermuda. Kami telah mencapai ketinggian jelajah. Cuaca cukupan. Diharapkan tiba di Kingston sesuai jadwal waktu".

Dengan kata-kata itu, Kapten McPhee memutuskan hubungan radionya. Kata-kata itu merupakan pesan terakhir yang diterima daripadanya. Kapal Ariel telah bergabung dengan saudaranya di Kerajaan Bermuda yang aneh itu, dalam kabut tipis yang mengalahkan segala-galanya.

Suatu task-force dari Angkatan Laut Amerika Serikat yang bergerak khusus di bidang pencarian, segera mengadakan usaha pencarian pesawat yang hilang itu. Kapal induk, kapal-kapal penjelajah, kapal-kapal perusak; dikerahkan untuk meneliti perairan. Tetapi tidak menghasilkan apa pun.

Dalam selisih waktu kurang dari setahun, kedua pesawat udara bersahabat itu telah hilang di daerah yang sama, yang satu sama lain hanya dipisahkan oleh jarak beberapa ratus mil saja.

Dalam awal tahun 1950-an, perusahaan BSAAC dilebur menjadi satu dengan perusahaan BOAC (British Overseas Airways Corporation). Dalam catatan peleburan itu, hal yang menyangkut hilangnya secara ajaib dari dua buah pesawat Star Tiger dan Star Ariel-diserahkan kepada Departemen Penerbangan Inggris di London.

Departemen Penerbangan mengkhususkan diri

nya dalam menyelesaikan teka-teki dari dua pesawat udara yang samasekali dihapuskan dari catatan itu. Departemen itu menyelidiki tiap peristiwa seintensif usaha Badan Informasi Angkatan Laut Amerika Serikat mengenai Patroli Hilang dan kemungkinan penyelematannya. Kesimpulan yang dicapainya di London sama seperti yang di capai oleh Badan Informasi Angkatan Laut Amerika Serikat, yakni kapal-kapal udara itu telah hilang dan harus dianggap hilang di laut, sekalipun tak pernah ditemukan bukti yang memperkuat teori ini.

Hilangnya dua pesawat penumpang Inggris itu menyebabkan ditariknya jenis kapal ini dari penerbangan sipil di seberang lautan, sekalipun jenis Tudor IV dapat dioperasikan dengan sukses di daerah lain di dunia ini. Tidak ditemukan sesuatu yang menunjukkan kekurangan pada pesawat itu. Tak ada yang salah mengenai peralatannya; pilotnya, komunikasinya, cuaca atau keadaan meteorologis pada waktu terjadinya kecelakaan.

Apakah sebenarnya yang menyekap pesawat udara di daerah kecil di tengah Samudera Atlantik itu?

Tiada seorang pun yang pernah mendapat jawabnya.

Dalam tahun-tahun berikutnya setelah fenomena yang mengherankan dan misterius itu lebih banyak lagi pesawat udara yang mengikuti contoh di atas. Di antaranya lenyapnya sebuah pesawat udara tanker raksasa kepunyaan Angkatan udara Amerika Serikat, yang lepas landas dari

Pangkalan Angkatan Udara Langley di Virginia menuju Azores, dalam bulan Januari 1962. Kira kira seperempat jam kemudian menara pengawas di pangkalan menangkap suatu arus isyarat-isyarat yang tak dapat dijabarkan dari pesawat udara itu, yang menunjukkan bahwa pesawat itu mendapat kesulitan mengenai arah.

Kemudian hubungan radio putus. Tak ada apa-apa lagi, selain kebisuan. Itulah akhir segala komunikasi dari tanker itu. Usaha pencarian seperti biasa tidak membawa petunjuk tentang apa yang telah terjadi.

Lapangan Udara di Nassau di Bahama, melaporkan keajaiban serupa dalam tahun itu juga. Pada suatu hari yang amat cerah, pilot yang bagaimanapun akan dapat mengetahui posisinya, dengan atau tanpa instrumen. Tapi sebuah pesawat perorangan yang mendekat dari utara meminta bantuan petunjuk.

Menara Nassau memberikannya. Tetapi pesawat itu bukannya dapat bergerak dengan mudah mengikuti petunjuk tadi, walaupun pulau itu dengan jelas dapat dilihat; pilotnya malah seperti tak dapat bantuan yang menunjukkan arah. Kemudian hari, operator menara itu diberitahukan sebagai mengatakan; bahwa pilot pesawat udara itu berbuat seperti menyusup ke dalam kabut tebal dari pada ke udara cerah.

Setelah beberapa menit berdialog simpang siur, selama pilot ini tak dapat memberikan respons kepada menara dengan jelas mengenai posisinya, tiba-tiba hubungan radio putus. Sejak itu

pilot itu tak pernah terlihat dan terdengar lagi.

Tahun-tahun berikutnya membawa berita-berita kehilangan lebih lanjut tanpa penjelasan. Sebuah Benteng Udara Super milik Amerika Serikat dan sebuah pesawat udara angkut milik Angkatan Darat Inggris. Pada kesempatan lain, duabua pesawat patroli Angkatan Laut Amerika Serikat terbang di udara bagian selatan Florida; dan tak terdengar apa-apa lagi daripadanya, juga tidak ditemukan jejak pesawat itu. Tak pernah terdapat sisanya, sabuk penolongnya, atau noda-noda minyak pada permukaan air ; tak terdengar calling permintaan tolong. Semuanya terjadi dalam cuaca paling baik, seperti halnya pernah terjadi dengan pesawat-pesawat pendahulunya, "ditelan" dalam kehampaan tanpa meninggalkan cabikan bukti tentang apa yang telah terjadi dengan mereka.

Seperti halnya kapal-kapal laut yang berlayar ke alam yang dilupakan dari daerah yang paling ajaib di dunia ini, kebanyakan pesawat udara nyata-nyata telah lepas landas dan terbang melalui "pintu" yang tak terlihat di udara, yang seolah-olah membuka ke satu jurusan (bagaikan kalap). Sekali orang menemukan pintu itu, ia tak akan dapat kembali untuk menceriterakannya kepada orang lain.

BAB DELAPAN

..... di atas padang basah,
Tak terdapat bekas-bekas takdirmu.
Terbayang tangan jahil manusia,
Tetapi miliknya sendiri selamat,
Ketika sejenak bagaikan setitik air hujan,
Ia tenggelam ke dalam kedalamanmu,
Dengan gelombang-gelombang rintihan,
Tanpa kuburan,
Tanpa lonceng kematian,
Tanpa peti mati,
Dan tak dikenal.

Lord Byron, Childe Harold's Pilgrimage.

SEGI TIGA DUNIA LAINNYA.

Dalam tahun-tahun belakangan ini, ketika Segi Tiga Bermuda telah menyerap pikiran-pikiran yang penuh pertanyaan dan perhatian baik yang ilmiah maupun tidak, suatu daerah lain yang juga penuh teka-teki muncul dalam fokus; yakni bagian daerah Samudera Pacific yang terbentang antara Jepang dan Kepulauan Mariana.

Di sana pun telah terjadi keajaiban-keajaiban serupa dengan yang pernah terjadi di Segi Tiga Bermuda.

Bagi Jepang, misteri-misteri yang terjadi di daerah ini bukan hal yang baru. Coba saja tanya para nelayan dari perairan sekitarnya, mereka akan menganggukkan kepalanya dan berkata "Tentu tiap orang tahu bahwa menangkap ikan itu menakjubkan, tetapi bahayanya pun mengerikan. Setiap saat makhluk ajaib yang menghuni kedalaman di bawah sana akan muncul, lalu menelan perahumu bersama hasil tangkapan ikanmu bahkan bersamamu, tak akan ada yang menyisa untuk di bawa ke kampungmu".

Kalau keterangan itu agak berbeda mengenai sebutan makhluk ajaibnya, itu disebabkan oleh peralihan bayangan atau khayalan kepada makhluk ajaib lainnya yang sama bengisnya dan yang sama-sama menghuni perairan yang bergolak buas yang bisa disebut "Setan Lautan".

Demikianlah berabad-abad lamanya daerah samudera yang tak dapat diduga-duga itu telah mencekam orang-orang desa di Jepang. Tetapi para sarjana selalu lebih mengetahui dari pada para nelayan yang menderita di masa lampau.

Bukan setan atau makhluk-makhluk bawah permukaan laut, melainkan Vulkanis Fuji yang termasyhur itu yang menyebabkan "gempa laut" yang menakutkan itu.

Jalur vulkanis ini merentang lewat Semenanjung Izu menuju ke selatan masuk samudera Pacific sampai ke kepulauan Mariana. Bagian atas permukaan airnya merupakan inti dari pulau yang termasuk di dalamnya, yang terbesar yakni pulau Iwo Jima. Apabila bagian bawah permukaan air dari kerucut vulkanisnya meletus, maka lautnya pun meledak dan menimbulkan "Tsunami" yang ditakuti itu berupa gelombang sampai 200 kaki tingginya, menyapu dan menghancurkan luluhkan segala sesuatu yang ada di depannya.

Meletusnya gunung berapi bawah permukaan laut yang disertai Tsunami inilah kata para sarjana Jepang yang selalu menghancurkan perkapalan dan menyapu bersih perahu-perahu kecil nelayan, selama berabad-abad.

tetapi sama halnya seperti yang pernah terja

di di Segi Tiga Bermuda, ada banyak hal yang tak dapat diterangkan yang berkaitan dengan kehilangan-kehilangan dalam perairan ini dan orang Jepang pun dengan jujur mengakui bahwa mereka tidak mempunyai jawaban yang konklusif.

Ambillah tahun 1952. Tanggal 18 September sebuah kapal nelayan Myojin Maru Kesebelas kembali ke pelabuhan membawa berita, bahwa laut "bergelora menjadi gunung-gunung air", di perairan sebelah timur kepulauan Bayonnaise.

Beberapa organisasi ilmiah segera mengadakan penyelidikan.

Dalam tempo tiga hari. Biro Keselamatan Laut mengirim kapal patroli pantainya S.S. Shikine ke Laut Setan itu, sedangkan Universitas Tokyo Fakultas Perikanan dan Gempa Bumi membentuk suatu team penyelidik, untuk mencek ke benaran laporan itu dari tangan pertama. Team penyelidik itu terdiri dari ilmiawan-ilmiawan yang mewakili Fakultas tersebut tadi, Institut Penelitian Universitas Tokyo, Universitas Pendidikan Tokyo, Musium Ilmiah Tokyo, Biro Perikanan dan wartawan-wartawan Asahi Press.

Tanggal 23 September, team yang ada di kapal S.S. Shinyo Maru menyelidiki secara mendalam dengan instrumen-instrumen letusan gunung berapi setiap yang mereka lihat di Lautan Setan, kira-kira 4,6 mil laut ke jurusan timur laut dari Kepulauan Bayonneise.

Sementara itu, kapal dari Biro Laut telah kembali ke pelabuhan dan melaporkan munculnya gunung karang baru yang menyemburkan

uap kuning, pada tempat letusan. Gunung karang ini sembunyi sedikit di bawah permukaan air.

Ketika kapal penyelidik kedua Shinyo Maru tiba di tempat, hanya dua tonjolan karang yang muncul di atas permukaan air, yang disebabkan oleh letusan yang terus-menerus.

Didasari oleh laporan kedua kapal ini yang dikirimkan dengan radio, tanpa membuang-buang waktu Biro Hidrographis segera memberi nama kedua gunung berapi yang lahir ini "Myojin - sho".

Tanggal 23 September, kapal Shinyo Maru putar haluan dan kembali kepangkalan. Letusan semakin dahsyat. Esok harinya kapal itu sama halnya seperti kapal Shikine, selamat sampai di palabuhan.

Tetapi sementara itu Biro Hidrographis telah pula mengirim satu diantara kapal-kapal patroli nya untuk mengadakan penyelidikan. Setelah mengecek kebenaran laporan-laporan dari kedua kapal yang telah kembali masing-masing tanggal 23 dan 24, Biro itu malah merasa khawatir akan kapal nya Kaiyo Maru Kelima. Kapal itu mengangkut team peneliti yang impresif, yang berangkat dari Tokyo tanggal 21 September. Berhari-hari lamanya Biro itu menanti berita. Masalahnya bukan masalah kecil, karena kapal ini mengangkut ilmiawan ilmiawan nasional yang terkemuka. Semuanya berjumlah 31 orang terdiri dari para ahli geologi, oceanographi; Kapten kapal dan anak buahnya.

Sampai tanggal 24 September, masih belum ada kabar berita dari kapal peneliti itu. Yang paling luar biasa ialah tidak adanya berita radio dari ka

pal itu sejak pemberangkatannya. Kedua kapal lainnya telah kembali, tetapi tidak membawa berita tentang kapal Biro Hidrographis itu. Kedua kapal itu cukup lama menunggu untuk melihat Myojin-Sho beraksi, lain tidak. Lalu mereka pulang. Tetapi mereka tak pernah melihat kapal Kaiyo-Maru kelima.

Biro Hidrographis melaporkan bahwa kapal itu hilang dan usaha pencarian sedang dilaksanakan. Tiap jengkal permukaan air dari Laut Setan diteliti. Rombongan-rombongan kapal diperlengkapi dengan alat-alat penolong ditambah sejumlah pesawat udara menyebar di seluruh daerah pesisir samudera mencari beberapa bukti dari kapal yang hilang.

Tidak ada sesuatu yang ditemukan. Tidak ada alat-alat penolong yang ditemukan. Tak ada barang pribadi, misalnya sepotong pakaian yang ditemukan.

Di daerah Myojin Sho ditemukan pecahan pecahan dari bekas bagian kapal mengambang. Pecahan-pecahan itu dibawa ke laboratorium oleh kapal pencari. Pecahan-pecahan itu ternyata bagian kayu dari kapal yang hilang itu.

Satu-satunya bukti tipis yang bisa ditemukan Serpih-serpih batu kambang dan partikel-partikel bahan gunung berapi terdapat menempel pada pecahan kayu kapal itu. Partikel-partikel itu cocok sekali dengan contoh batu-batuan yang di kumpulkan dari Myojin Sho.

Berdasarkan bukti tersebut, Badan Pencari Fakta yang dibentuk oleh pemerintah Jepang

untuk menyelidiki hilangnya kapal itu secara misterius, setelah lama sekali mengadakan musyawarah musyawarah mengumumkan bahwa kapal Kaiyo Maru Kelima telah nyata terbalik tenggelam dan samasekali hancur pada tanggal 24 September 1952, setelah gunung berapi bawah laut Myojin-Sho meledak.

Seluruh bangsa Jepang berkabung atas gugurnya rombongan peneliti beserta awak kapalnya, yang dengan gagah berani tampil ke muka untuk mengembangkan dunia ilmu pengetahuan. Mereka telah hilang.

Dr. Hiro Shi Niino seorang Profesor Fakultas Perikanan dan Gempa Bumi, akhir-akhir ini menulis tentang tragedi itu.

"Pengorbanan tak terhingga besarnya yang diberikan oleh para ilmiawan dan awak kapal yang begitu sukarela menjalani penjelajahan, akan tetap hidup sepanjang sejarah. Pengorbanan itu akan meninggalkan jurang pemisah bagi bangsa Jepang, tetapi sebenarnya, bahwa suatu lembaran baru telah dibuka bagi mereka untuk pengetahuan tentang laut".

Apakah lembaran baru itu akan membuka penyelesaian bagi misteri tipe Segi Tiga ? Sejauh itu belum ada jawaban. Sekalipun pemerintah Jepang telah mengumumkan Laut Setan sebagai Zone Berbahaya, namun hal itu tidak mendekati fakta fakta.

Suatu organisasi Jepang yang masih memperhatikan fakta-fakta kemungkinan itu, ialah Badan Teknologi dan Ilmu Pengetahuan di Tokyo. Ba

dan ini bersama-sama dengan yang lain sebelumnya masih menghadapi pertanyaan-pertanyaan yang muncul meluas dalam hilangnya kapal peneliti yang terkenal itu.

Mengapa tidak ada komunikasi dari kapal itu ketika mendapat kesulitan ?

Sekalipun kapal itu mempunyai dua buah pesawat radio, tetapi tidak ada satu pun yang dipergunakan. Tidak sekali pun ada calling atau isyarat dari operasi radionya yang menyatakan kesulitan atau persoalan apapun yang mungkin harus mereka hadapi.

Mengapa tidak ditemukan mayat-mayat ? Sekalipun telah terjadi gempa terdahsyat di bawah laut, bagian tubuh manusia seharusnya ada di temukan mengapung di atas permukaan air walau sedikit. Ini sedikit pun tak ditemukan. Dan yang paling misterius dari segala-galanya ialah mengapa tidak ditemukan bekas-bekas minyak mengapung? Hal itu adalah tak mungkin bagi kapal Kaiyo Maru Kelima, yang membawa 30 ton bahan bakar.

Demikianlah mengenai yang terjadi, sebagai mana diungkapkan oleh salah satu pejabat dari Divisi Badan Pengembangan Ilmu Pengetahuan Laut.

"Banyak hal-hal yang tetap tidak dapat di ketahui".

Seperti halnya dengan Segi Tiga Bermuda, di sini pun persoalan tidak hanya terdapat di bawah permukaan laut, melainkan membubung tinggi ke atas, jauh lebih tinggi dari daerah pusat teka-teki. Udara pun turut terlibat.

Tidak ada orang yang lebih terkemuka dari

pada Arthur Godfrey yang dapat memberikan kesaksiannya mengenai hal itu. Pada "Tour Keliling Dunianya", dengan pesawat udara jet bermesin dua, beberapa tahun yang lalu (disebar luaskan oleh pers) dia mendapat pengalaman yang dapat ia ceriterakan, tetapi tidak dapat ia lupakan. Tepat pada waktu ia berada di atas daerah Laut Setan, Pet ! Semua instrumen pada panel berhenti berfungsi ! Radionya, kompasnya, meteran bahan bakarnya, dan lain-lain; sama sekali mati selama hampir satu jam. "Jika persediaan bahan bakarmu hanya cukup untuk empat jam" katanya kemudian "itu tidak baik".

Begitu ia ke luar dari daerah itu, alat-alat itu berfungsi kembali.

Sekalipun Arthur bukan bekas orang yang percaya akan Segi Tiga atau sebangsanya, namun kejadian itu sempat mengubah niatnya mengadakan Tour Keliling Dunia. Kemudian hal ini ia kemukakan kepada dunia dalam suatu program televisi.

Dalam tahun-tahun belakangan ini, menurut suatu laporan dalam Bermuda Royal Gazette terbitan bulan Mei 1971; empat orang pilot lainnya, setelah Godfrey, pun mengalami kelumpuhan radio selama satu setengah jam. Kemudian instrumen-instrumen itu mulai berfungsi lagi dan mereka berada kembali pada arah yang benar, walaupun mereka sebenarnya tidak mengetahui bagaimana mereka sampai ada lagi pada jalur terbang semula.

Setelah pengalaman Godfrey, penyelidikan ter

dorong lebih keras lagi. Satu di antara badan-badan penyelidikan swasta ialah Persekutuan Penyelidikan Hal-hal yang Tidak Dapat Diterangkan dari New Jersey, yang didirikan oleh sarjana bernama Ivan Sanderson.

Kelompok itu mengungkapkan bahwa selama Perang Dunia II, baik Jepang maupun Amerika Serikat ; pesawat udaranya masing-masing telah dapat menemukan tempat Laut Setan itu dengan tepat. Bentuknya merupakan suatu "gumpalan", dan bersudut 25 derajat pada garis selatan-barat dan utara-selatan.

Suatu fakta menarik yang dapat ditentukan oleh Persekutuan itu ialah ukuran dan "sudut"nya yang hampir tepat dibanding dengan Segi Tiga Bermuda.

Kemudian, setelah mengadakan penelitian daerah misterius lainnya di dunia ini, dan mengukur posisinya, maka Persekutuan itu (yang ahli geographi, ahli geodesi, dan insinyur-insinyur elektromagnetis) sampai kepada teori yang menarik; di bulatan dunia ini terdapat kira-kira sepuluh bidang tempat yang tersebar dengan jarak yang sama antara satu sama lain. Bidang-bidang itu ada yang berbentuk "gumpalan", "trapesium", "segi tiga" atau "jajar-genjang", atau apa saja namanya terserahlah. Bidang-bidang itu timbul di bulatan dunia ini dengan jarak 72 derajat, dan terbagi dua ; lima dibelahan dunia utara, lima lagi di belahan selatan.

Setelah diukur oleh kelompok ini, ternyata selain di daerah Bermuda dan Laut Setan; bidang

bidang ini terdapat pula di Laut Tengah bagian barat; di bagian timur laut dari Kepulauan Hawaii di Pacific utara ; di lepas pantai tenggara dari Argentina ; di lepas pantai tenggara Afrika; di Laut Tasmania di Australia; Samudera Indonesia bagian timur; bagian barat dari Samudera Indonesia; di lepas pantai barat daya Australia; dan satu lagi di daerah yang unik di "garis mati-daratan" Afghanistan.

Jika para peneliti ini benar, maka berarti bahwa bulatan dunia kita ini direntang oleh jaringan trigonometris yang terdiri dari segitiga sama sisi yang jaraknya antara satu sama lain sama.

Jika kita masukkan pula ke dalamnya kedua kutub bumi, maka jaringan itu mencakup dua belas daerah misterius yang menyangkut kehilangan kehilangan atau kelemahan-kelemahan misterius.

Tetapi, apakah persoalan ini begitu terbungkus rapi ?

Kebanyakan peneliti berpendapat bahwa hasil penelitian di atas belum mencakup segala-galanya.

Bagaimana halnya dengan hilangnya pesawat pesawat udara di daratan selain di Afganistan seperti di atas padang pasir Sahara, selama dan sesudah Perang Dunia II ?

Teluk Mexico, sekalipun tidak terletak satu garis dengan posisi jaringan daerah di atas, tetapi turut mempunyai saham dalam peristiwa-peristiwa misterius.

Sebegitu jauh, belum ada jawaban yang memuaskan tetapi orang masih terus mencari. Dari Badan-Badan Ilmiah dan Teknologi di Jepang,

sampai kepada komisi-komisi peneliti di Amerika Serikat, semuanya sedang berusaha. Dan apapun hasilnya, dunia akan mendengarnya.

BAB SEMBILAN

Ikan kalajengking; anggota dari keluarga besar yang terdiri dari ikan-ikan pemakan daging yang menghuni semua lautan dan terdapat berlimpah limpah terutama di perairan-perairan tropis di Pacific; juga di Hindia Barat. Ikan Kalajengking mempunyai sirip punggung berduri yang beracun.

Columbia Encyclopedia.

ADA APA DI BAWAH SANA?

Sebutan "Kalajengking" atau "Scorpion" sudah lama dianggap searti dengan "Capit ber bahaya" Bukan saja sebagai makhluk dari jenis laba-laba yang begitu dikenal oleh setiap orang, melainkan juga sebagai sejenis ikan yang kurang di kenal tetapi sama berbahayanya. Sirip punggung ikan kalajengking yang kaku itu dapat menimbulkan luka yang sangat nyeri. Dan jika lukanya dalam, akan berakibat fatal.

Dalam Perang Dunia II luka-luka yang ditimbulkan oleh kapal selam Scorpion — S.S. 278 pun sama berbahayanya dan merusaknya bagi manusia. Kapal selam itu melayang-layang di perairan-perairan dalam, bergerak dengan gesit di perairan yang dangkal. Kapal itu merupakan kapal selam kelima dari Armada Amerika Serikat, diberi nama menurut nama ikan beracun itu. Dan reputasinya mematikan selama masa karirnya yang singkat tetapi aktif di samudera Pasific dalam perang dunia II.

Kapal Scorpion — S.S. 278 dibuat di galangan kapal Angkatan Laut Portsmouth di New

Hampshire. Ia diluncurkan tanggal 20 Juli 1942, disponsori oleh Miss Elizabeth Monagle-pu-
teri dari kepala galangan kapal itu. Kapal itu
masuk dalam tugasnya tanggal 1 Oktober dalam
tahun itu, dan ada di Pelabuhan Mutiara bulan Ma-
ret 1943.

Dari sana ia berpatroli, dan selama masa itu
ia mencatat serangan-serangan kilat yang menak-
jubkan dan secepat kilat pula kembali ke pangkalan
Ia dengan berani menyerang konvoi kapal-kapal
Jepang yang di kawal kuat, menenggelamkan ka-
pal-kapal angkut, kapal-kapal perusak dan kapal
kapal patroli Jepang, dan dengan tangkasnya meng-
elekkan akibat dari hujan bom laut.

Kapalselam itu mengakhiri patroli pertamanya
tanggal 8 Mei 1943 dan kembali ke Pelabuhan
Mutiara untuk istirahat dan pemeriksaan seksama.
Tiga minggu kemudian ia kembali ke lautan. se-
telah mengisi penuh bahan bakar di Midway, ia
meneruskan perjalanan menuju jalur perkapalan
Taiwan-Tsushima-Nagasaki. Dalam tournya yang ke
dua ini ia memasuki operasi yang paling berat.

Tanggal 3 Juli pagi hari ia masuk arena per-
tempuran, ketika mendapat kontak senjata dengan
konvoi kapal-kapal pengangkut yang di kawal ketat
oleh kapal-kapal perusak; kapal Scorpion melepas-
kan salvo-salvo yang terdiri dari lima dan tiga
buah torpedo dengan sebaran yang berbeda-beda.
Dua buah kapal barang kena tembakan tepat,
yakni kapal Azan Maru dan Kokuryu Maru.

Melihat dua buah kapal musuh tepat di depan
dengan sudut hampir nol derajat, kapal Scorpion

tidak menunggu sampai melihat apa akibatnya; maka ia segera menyelam setelah melepaskan tembakan terakhir.

Untuk menghilangkan jejak berupa adukan tanah dan air yang mungkin tampak di permukaan, maka ia menghentikan perputaran baling-balingnya dan berhenti diam di dasar samudera.

Tujuh buah bom laut meledak bergiliran di sekitarnya, yang mengombang-ambingkan kapal Scorpion di dasar laut bagaikan mainan. Awak kapal menanti dengan tegang akibat dari tiap ledakan. Bom-bom itu tidak mengenai sasaran.

Dua menit kemudian terdengar seperti ada rantai besi berat ditarik di atas lambung kapal. Awak kapal mendengarkannya dengan hening yang menakutkan, ketika rantai besi itu menggores kapal selam.

Pada saat berikutnya suara goresan itu diikuti oleh ledakan yang terdengar dekat dan dahsyat sekali.

Pelan-pelan Scorpion bergerak menyingkir. Ia bermaksud akan mencari perairan yang lebih dalam untuk mengubah arah secara radikal.

Sekali lagi ia tertangkap oleh goresan rantai yang menghela kapal itu dan seperti tadi bergetar karena ada ledakan-ledakan bom laut. Satu-dua tiga-empat buah bom laut berjatuhan. Ia tetap bergerak meninggalkan bom laut itu bergelimpangan tidak meledak, berdekatan satu sama lain. Lambat laun Scorpion bergerak miring ke samping masuk ke perairan dalam dan menghilang dengan selamat. Ia telah terlepas dari perangkap.

Ia tidak menderita kerusakan yang berarti kecuali alat penyelam cepatnya yang sama sekali tak dapat berfungsi. Dalam tiga hari mendatang ia tidak akan mampu mengadakan kontak senjata dengan lawan. Maka ia pun meninggalkan arena pertempuran dan kembali ke Midway tanggal 15 Juli.

Pada pertengahan Agustus ia sudah kembali lagi ke Pelabuhan Mutiara untuk menyelesaikan perbaikan-perbaikan militernya. Ia dianugerahi dua bintang jasa pertempuran untuk keberaniannya dalam medan.

Ia harus menerima bintang jasa pertempuran yang ketiga. Ini mungkin bintang terakhir. Tanggal 13 Oktober 1943, Scorpion meninggalkan Pelabuhan Mutiara untuk mengadakan patroli lagi. Daerah yang harus diawasinya ialah daerah sekitar Kepulauan Mariana.

Kapal Scorpion tidak mengetahui bahwa ia sedang berpatroli bukan di perairan biasa (ketika itu belum ada yang tahu tentang daerah misteri). Ia justru memotong jalan lewat di atas Laut Setan. Ia masuk "Segi Tiga Bermuda"-nya Jepang.

Awal Nopember ia berpapasan dengan kapal penjelajah Jepang yang ia kejar tetapi sia-sia, karena ia menghilang dalam hujan lebat yang mendadak.

Tetapi tiga hari kemudian kapal selam yang aktif itu menemukan tiga buah sasaran. Ia berada di daerah yang banyak sasaran, ia menemukan suatu jalur jalan yang menuju ke kelompok pulau pulau Mariana dari Agrihan ke Kepulauan Faral

lon de Pajaros.

Kapal selam yang agresif ini menyerang dan lari dari "Kapal Q", lalu menyerang sebuah konvoi kapal pengangkut dan tanker; dan kemudian dekat pulau Saipan, melihat serombongan besar kapal angkut yang dikawal oleh dua kapal perusak dan sebuah korvet yang ia kejar dengan kecepatan tinggi. Ia terpaksa berhenti mengejarnya karena radar pencarinya berhenti berfungsi.

Kemudian ia menangkap lagi sasaran tadi dengan periskopnya, segera ia mengadakan pengejaran lagi sampai hampir tengah malam. Akhirnya sasaran itu hilang dari penglihatan. Scorpion sebenarnya segan menghentikan pengejaran, tetapi ia terpaksa kembali ke Pelabuhan Mutiara untuk mengadakan perbaikan-perbaikan kecil. Ketika itu sudah tanggal 5 Desember 1943. Rekor pertempurannya sekarang sudah merupakan tiga buah bintang jasa. Ia merupakan pahlawan.

Tanggal 29 Desember di bawah pimpinan Komandan M.G. Schmidt, kapal Scorpion kembali lagi ke laut untuk patroli ke empat kalinya. Itulah patrolinya yang terakhir.

Ia masuk lagi ke perairan Laut Setan.

Pada hari kelima sejak pemberangkatannya dari basis di Pelabuhan Mutiara, kapal Scorpion mengirim berita radio meminta bantuan.

Salah seorang dari awaknya patah tulang lengan atasnya. Scorpion minta bertemu dengan kapal Herring yang ketika itu juga ada di daerah itu. Tetapi laut yang ganas tak memungkinkan Herring memindahkan orang itu kepadanya, oleh karena

itu tidak mungkinlah untuk membawa orang yang cedera itu ke Midway untuk merawatnya. Kapal Scorpion memahaminya. Tengah malam ia mengirim berita radio lagi.

"Dikuasai".

Itulah kata terakhir yang diterima dari kapal selam penyerang itu. Sejak itu, ia tak pernah kelihatan dan kedengaran lagi.

Setelah sampai tanggal 24 Pebruari 1944 tidak ada diterima laporan daripadanya, walaupun ia diperintahkan untuk mengirim berita radio. Tidak ada pengakuan daripadanya bahwa perintah itu diterimanya. Karena itu Angkatan Laut mencatat bahwa Scorpion dianggap hilang dalam operasi.

Tetapi apakah benar demikian?

Setelah perang selesai, catatan-catatan di pihak Jepang diteliti dengan seksama untuk mencari informasi tentang kapal selam yang membuat rekor itu. Tetapi sama sekali tidak ditemukan keterangan. Tidak sedikit pun petunjuk bisa didapat mengenai kemungkinan yang telah terjadi dengan kapal Scorpion itu. Pihak lawan tidak pernah merasa menenggelamkannya. Jepang pada waktu terakhir itu tak pernah berhadapan dengan kapal Scorpion. Tidak ditemukan sesuatu yang dapat menunjukkan bagaimana nasibnya. Sampai hari ini, tidak ada jejak atau bekas apa pun ditemukan dari kapal itu, juga tidak dari enam perwiranya atau dari 54 orang awaknya yang terdaftar. Semua nya telah lenyap di kedalaman Laut Setan.

Kapal Scorpion telah hilang tetapi tidak di

lupakan. Angkatan Laut mencatat operasi-operasinya yang gagah berani dalam lembaran sejarah. Sejarahnyalah sebagai penghargaan kepada para perwira dan awaknya yang turut ke dasar laut bersama dia. Pengakuan itu mencapai klimaksnya dalam pembuatan sebuah kapal selam terbaru milik Angkatan Laut dalam tahun 1958 dengan nama yang sama. Kapal selam itu dibuat oleh bagian perusahaan Kapal Listrik dari General Dynamics Corporation dari Groton-Connecticut.

Kapal selam terbaru ini (yang keenam) bernama Scorpion — SS(N)—589, diluncurkan dengan meriah tanggal 19 Desember 1959, yang di sponsori oleh Nyonya Elizabeth B. Morrison, puteri dari Komandan Angkatan Laut Amerika Serikat dan Perwira Panglima dari kapal selam selama Perang Dunia II yang tenggelam di perairan Pasific — Maximilian G. Schmidt.

Scorpion baru yang bertenaga nuklir ini di tugaskan di Groton-Connecticut, tanggal 29 Juli 1960. Kapal ini ada di bawah pimpinan Komandan Norman B. Bessac. Sebagai salah satu dari hasil konstruksi terindah yang ke luar dari suatu galangan kapal. Scorpion baru itu merupakan kapal selam nuklir kelas Skipjack dengan panjang seluruhnya 251 kaki 9 inci, bagian terlebar 31 kaki 7 inci, besar bagian bawah permukaan pengapung 3.075 ton; isi seluruh jika sedang menyelam 3.500 ton, Direncanakan dapat berawak sepuluh perwira dan 98 anak buah tetap. Persenjataan nya meliputi enam peluncur torpedo. Kapal itu digerakkan oleh reaktor atom yang didinginkan

dengan air.

Scorpion baru ini diperuntukkan jadi milik Divisi Kapal Selam 62 Skwadron Enam Armada Atlantic Amerika Serikat. Selama tahun 1960 an, awak kapal itu telah mencatat penghargaan demi penghargaan bagi pengabdianya yang berjasa.

Untuk mengkhususkan diri dalam taktik peperangan kapal selam di perairan-perairan terutama sekitar Bermuda, Florida dan Puerto Rico; ia beroperasi dalam latihan-latihan berat, baik sebagai yang diburu maupun sebagai pemburu. Demikian mahirnya ia dalam oposisi imajinatif yang agresif, dan demikian penting data yang ia kumpulkan selama operasi bagi pengetahuan kesiapsiagaan peperangan kapal selam, sehingga ia menerima dua penghargaan lagi : Penghargaan Kompetisi Efisiensi Pertempuran Kapal Selam di Atlantic bagi tahun fiskal 1963 dan penghargaan tahunan bagi Kesempurnaan dalam Pelaksanaan dan Pengawasan Penembakan dengan Torpedo.

Sekali lagi Scorpion dari Angkatan Laut Amerika Serikat menjadi pemenang.

Pertengahan tahun 1960-an oleh kapal selam yang menjadi kebanggaan itu dilewatkan dalam patroli-patroli trans-ocean maupun latihan-latihan lepas daerah pantai timur Amerika Serikat dan di laut Caribbean. Penyelesaian dari misi yang sangat penting bagi bangsa Amerika menyebabkan kapal Scorpion mendapat penghargaan lagi. Medali Penghargaan Angkatan Laut diterima oleh Perwira Pemimpin Komandan James. R. Le

wis sebagai pengakuan atas kepemimpinannya yang luar biasa pandangannya ke muka dan kemahiran profesinya. Perwira-perwira lainnya dari kapal Scorpion itu pun mendapat penghargaan atas pengabdianya yang berjasa. Kerja sama yang baik sekali yang diperlihatkan oleh seluruh orang yang ada di atas kapal itu menyebabkan Scorpion mendapat Penghargaan Kompetisi Efisiensi Pertempuran bagi Kapal-kapal Selam Atlantic, selama dua tahun berturut-turut 1965 dan 1966.

Kapal itu bagaikan suatu kombinasi seni perkapalan yang tak terkalahkan awak dan perwira sampai tahun 1968.

Kapal Scorpion memasuki galangan kapal Angkatan Laut Norfolk di Virginia tanggal 1 Pebruari 1967 untuk pemeriksaan dan pengisian kembali bahan bakar bagi reaktor nukliernya.

Ia menyiapkan diri bagi percobaan-percobaan laut selama bulan-bulan mendatang.

Bulan Oktober tahun itu, dia sudah siap untuk latihan penyegaran yang membawanya ke New London. kemudian ke selatan ke Puerto Rico dan kepulauan Virgin, untuk Pengujian Penerimaaan Sistim Persenjataan. Komandan Lewis telah digantikan dalam tugasnya sebagai pemimpin oleh Komandan Francis A Stattery dari Angkatan Laut Amerika Serikat.

Operasi latihan demikian itu, dengan Norfolk sebagai basis, berakhir dalam tahun 1968. Tanggal 15 Pebruari, kapal Scorpion berangkat untuk menjalankan tugas baru di perairan-perairan yang lebih jauh. Ia harus beroperasi dengan Armada ke enam

belas di Laut Tengah untuk waktu yang agak lama. Ia sampai di Rota-Spanyol, dalam bulan Maret dan mencapai Toranto -Italia tanggal 10 Maret.

Bulan-bulan selanjutnya dilewatkan di seluruh Lautan Tengah, sibuk dalam berbagai operasi yang sangat berhasil.

Bulan Mei itu, kapal selam yang aktif ini sudah siap untuk pulang ke pangkalannya. Ia menetapkan perjalanannya ke Norfolk.

Hari-hari berikutnya, merupakan hari-hari bahagia, setidak-tidaknya sampai tanggal 21 Mei. Itulah hari Scorpion memecah kesunyian operasi operasi latihannya untuk menghubungi basis asalnya.

Awal kapal, semangatnya sedang baik sekali. Mereka semuanya ingin sekali pulang untuk menemui sanak keluarganya. Scorpion melaporkan posisinya di sekitar Azores. Segala sesuatunya berjalan baik. Ia akan sampai di basis dalam tempo seminggu.

Itulah berita yang terakhir didengar dari kapal selam nuklir itu. Tidak pernah lagi terdengar kata-kata atau berita kesusahan atau isyarat kesulitan daripadanya.

Sejak itu, setelah lewat seminggu tidak terlihat tanda-tanda dari kapal itu di lepas pantai Virginia, Angkatan Laut mengeluarkan berita duka : Kapal Scorpion sudah "lewat waktu".

Para operator radio dengan susah payah dan hampir terus-terusan mencari hubungan radio dengan kapal itu, tetapi tak berhasil; tak ada jawaban.

Pencarian pun dilaksanakan di air dan dari

udara selama seminggu lebih. Tidak ada tanda dari kapal itu dapat ditemukan. Setelah sembilan hari dicari tidak ditemukan, kapal selam itu secara resmi dinyatakan sebagai "hilang".

Di Norfolk, Dewan Informasi Angkatan Laut mengadakan sidang untuk mencoba mencari sampai ke dasarnya, apa yang mungkin telah terjadi. Sebagaimana biasanya dengan kehilangan-kehilangan demikian tidak ada usaha yang dapat dilanjutkan. Tidak ada kata kesulitan; tidak ada kesan gangguan, yang ada hanyalah akhir yang mematikan.

Berbulan-bulan waktu lewat tanpa sesuatu jejak dari kapal selam itu. Tetapi teknologi modern datang menolong dengan hasil yang patut mendapat penghargaan. Kapal-kapal selam yang membawa kamera T.V. ke sana ke mari di kedalaman-kedalaman antara Azores dan Norfolk route yang disewa bagi Scorpion, memotret dasar laut Atlantic. Pada tanggal 29 Oktober, pada kedalaman lebih dari 10.000 kaki, tempat kapal selam yang hilang itu dapat ditentukan oleh UNNS Mizar (T - Ago - 11). Sisa kapal itu bertengger di atas dasar yang tertutup tebal dengan lumpur sungai di tengah samudera, sekitar 500 mil barat daya dari Azores. Di pinggiran dari daerah Atlantic yang berbahaya.

Apa yang telah terjadi ?

Tidak ada yang dapat memberikan jawaban walaupun hanya merupakan kemungkinan. Dewan Informasi mempelajari sekitar 12.000 helai potret dari dasar Atlantic dan potret dari segala sisa dan bekas-bekas benda yang tersebar di atasnya, tetapi sedikit pun tidak ada yang memberi petunjuk.

Tak dapat ditentukan apa penyebab dari yang telah terjadi pada kapal selam dalam perjalanannya pulang dalam bulan Mei yang naas itu, dan yang berarti akhir khayal hampir seratus orang itu. Sampai hari ini tidak ada kemungkinan penyebabnya yang dapat direkonstruksikan.

Misteri kedua Scorpion itu telah memperpanjang daftar peristiwa sebelumnya yang tak dapat diterangkan. Hilangnya kedua kapal selam itu telah memberikan dimensi baru kepada teka-teki, persis seperti hilangnya kedua kapal Wasp di masa lalu.

Ada apa sebenarnya di bawah sana, pada dan di atas permukaan air dari daerah misteri itu?

Pada Segi Tiga Bermuda telah ditambahkan simpul baru. Seluruh daerah yang aneh dan mengerikan itu tetap menyadarkan orang yang bersemangat baru untuk menyelidiki. Ada apa sebenarnya?

Sejak hilangnya kapal selam nuklir secara misterius pada tahun 1968; organisasi-organisasi penyelidikan, para sarjana, para pengarang buku, orang penasaran, dan petualang; telah menaruh perhatiannya pada daerah misteri yang terdengar hampir ke seluruh dunia itu.

Sekarang ini tidak banyak pokok pembicaraan yang mendapat perhatian dan kepenasaran lebih banyak dari pada persoalan daerah ini.

Ribuan orang yang menaruh perhatian, sekarang bertanya : "Ada apa di Segi Tiga Bermuda itu sebenarnya ? Daerah itu merupakan daerah malapetaka atau kematian, Mengapa ?"

Banyak sekali kemungkinan penjelasannya.

Teori bukanlah jawaban. Teori itu hanyalah saran dan atau pendapat. Tetapi satu pun di antaranya tidak ada yang meyakinkan, melainkan kebanyakan bersifat provokatif dan memperluas ingatan; sehingga masing-masing harus diperhatikan.

Mari kita teliti kembali semua yang telah disajikan itu dalam bab terakhir bab ke sepuluh.

BAB SEPULUH

Penyebab sesuatu kejadian selalu lebih menarik dari pada kejadian itu sendiri.

Cicero, Surat kepada Atticus.

BAGAIMANA NASIB PARA KORBAN?

Pertanyaan : "Bagaimana nasib para korban?" semakin sering ditanyakan orang di seluruh dunia sekarang ini, sehubungan dengan kehilangan-kehilangan yang telah terjadi di Segi Tiga Bermuda.

Tentu, sampai sekarang belum ada jawaban yang meyakinkan. Tetapi banyak sekali spekulasi.

Bukan tidak jarang, terutama jika kebiasaan tidak dapat memberikan jawaban, maka wawasan psiko dapat memberikannya.

Satu di antara jawaban yang diberikan mengenai daerah misteri Segi Tiga ini ialah yang datang dari "Mata Ketiga" nya seorang ahli kebatinan dari Connecticut, bernama Ed Snedeker.

Snedeker akan menceritakan kepada anda. Ia tahu benar ke mana perginya tiap orang di daerah Cahaya Senja Segi Tiga. Ia telah "berhubungan" dengan mereka.

Menurut Snedeker, di atmosfir kita ini terdapat banyak cerobong dan terowongan yang tidak dapat dilihat oleh mata manusia; tetapi ada, boleh

dikata sebagai "lengan baju" yang dapat menjerat. Snedeker telah melihatnya secara fisik. "Lengan baju" itu seperti yang dilihat oleh Snedeker, berisi orang, kapal, dan pesawat udara yang hilang di daerah Segi Tiga.

Dengan bentuknya yang agak menyerupai cerobong angin taufan tornado, "lengan-lengan baju" atmosfir ini telah menyedot sejumlah orang dan beberapa kapal selama bertahun-tahun yang lalu dan berikutnya, terus-terusan melilit mangsa yang bisa dijangkaunya. Pusaran-pusaran ini bergerak dalam suatu jalur dimulai dari utara sampai selatan, dan akhirnya berhenti meletakkan segala hasil tangkapannya di lingkungan Antartika atau di luarnya.

Akhli kebatinan dari Connecticut ini bukan hanya telah "melihat" mereka melainkan telah bercakap-cakap dengan mereka. Sekalipun mereka itu tak dapat dilihat, dan tidak akan kelihatan lagi di dunia ini, tapi mereka itu ada dan suaranya dapat didengar; demikian Snedeker dengan pasti.

"Salah seorang di antaranya pernah saya jumpai, ialah seorang pilot dari Angkatan Udara Kerajaan Inggris, yang masuk dalam mes Segi Tiga ini sekitar tahun 1945; dan tak pernah terdengar kabar beritanya selama bertahun-tahun".

"Pada saat ia hilang, ia berumur sekitar 50 tahun. Ketika saya mencarinya, dan menemukannya sekitar tahun 1969 ia masih hidup. Saya tahu di mana ia sekarang. Di suatu tempat dalam rongga Bumi ini".

Melalui jalur mistik serupa, seorang dari Lama

Tibet bernama Lobsang Rampa telah menawarkan suatu penyelesaian terhadap kehilangan-kehilangan di daerah misteri itu. Ia mengatakan bahwa pesawat-pesawat udara dan kapal-kapal telah pergi dari dunia ini ke dunia lain dunia gaib tanpa jasad.

Rampa berpendapat, bahwa dalam Alam semesta ini terdapat dunia gaib, sama halnya seperti adanya dunia nyata yang lupa kanal ini. "Tiap orang dan tiap benda di Bumi" demikian katanya, mempunyai pasangan dengan polaritas berlawanan di galaksi lain dan sistim waktu yang lain pula. Ia menerangkan bahwa kehilangan-kehilangan di Segi Tiga itu disebabkan karena suatu "pecahan" dalam suatu dunia lainnya berdekatan sejajar dengan suatu "pecahan" dalam dunia kita. Ketika kedua pecahan itu bergerak di ruang angkasa, maka manusia, pesawat terbang atau kapal laut "melompat" dari dunia kita ini ke dalam "lubang dunia lain itu.

Pencarian-pencarian lewat jalan yang lebih ilmiah-alamiah dari pada bersifat kebatinan, malah lebih diintensifkan. Perorangan, organisasi atau lembaga-lembaga, dan banyak lagi peneliti telah bermunculan dengan kesimpulan yang sama, yang sedikit-tidaknya mempersempit pilihan kemungkinan-kemungkinan penyebab. Dasar dari gangguan di daerah misteri itu bukanlah disebabkan oleh cuaca buruk di samudera atau di udara yang dapat menyebabkan timbulnya malapetaka, yang biasanya kita anggap penyebab utama dari tenggelamnya kapal-kapal. Dalam berbagai hal Segi Tiga, sebab-sebab demikian itu umumnya

hampir tak ada.

Faktor umum bagi semua kapal pada saat lenyapnya ialah adanya cuaca baik.

Memang dari kapal-kapal yang hilang itu tidak bisa di dapat buku hariannya, karena buku ini pun turut hilang bersama orang dan kapalnya. Tetapi kalau kita susun data yang terkumpul sejak ada radio dari kapal ke daratan ini, mudah difahami; bahwa hampir pada tiap peristiwa hilangnya sebuah kapal, hubungan radionya sebelum terjadinya kehilangan tidak menyebutkan adanya persoalan cuaca atau malah secara spesifik menyebutkan cuaca baik.

Salah satu contoh khas dari hal demikian itu ialah kata-kata terakhir dari Kapten McPhee di atas kapal Star Ariel dalam perjalanannya dari Bermuda ke Jamaica bulan Januari 1949. Sebagai mana telah kita ketahui ia telah menghubungi menara pengawas di Bermuda dengan pesan.

"Kami telah mencapai ketinggian jelajah cuaca cukupan. Diharapkan tiba di Kingston dalam waktu yang telah ditetapkan". Dan itu merupakan akhir dari segala-galanya. Jadi dasar dari persoalan aneh dari Segi Tiga itu bukanlah hanya persoalan cuaca buruk yang sudah ketinggalan zaman itu.

Bukan pula terletak pada phenomena samudera seperti gelombang raksasa yang timbul dari sumber badai, yakni "gempa laut", atau arus Samudera yang dahsyat; karena kapal-kapal yang terlihat dalam misteri Segi Tiga, diketahui kebanyakan ada dalam keadaan cuaca baik dan tidak terjerembab dalam perairan yang berbahaya. Dan ke

adaan buruk samudera tentu tidak akan mengganggu pesawat terbang.

Efeknya kiranya tidak ada hubungannya dengan badai, taufan, arus udara atau air; atau keadaan-keadaan udara dan air yang seperti biasa menyulitkan.

Persoalan nampaknya seperti teka-teki lingkungan yang kunci penyelesaiannya belum ditemukan orang.

Orang yang berpikir tekun bertanya; apakah di Segi Tiga itu ada suatu kekuatan yang berpengaruh buruk kepada suatu pesawat udara atau kapal, apakah ada di atas atau di bawah permukaan air?

Angkatan laut Amerika menurut seorang wakil dari cabang Angkatan Bersenjata ini, sedang mencoba mendapatkan penyelesaian melalui suatu rencana yang disebut : "Magnit Proyek", Penyelidikan ini dipusatkan kepada kemungkinan adanya gangguan atmosfer atau gangguan gravitasi elektromagnetis, yang menyebabkan pecahnya sesuatu kapal atau pesawat udara secara harafiah.

Patut dicatat di sini bahwa pada hari hilangnya pesawat-pesawat Avenger dalam Patroli Hilang itu, sebuah kapal yang sedang ada di daerah itu melaporkan melihat sebuah bola api yang besar sekali di langit.

Sangatlah tidak mungkin bahwa lima buah pesawat udara ditambah yang keenam sekaligus bertubrukan satu sama lain; karena pesawat-pesawat itu, menurut laporan radionya, dianggap dapat melihat satu sama lain. Tetapi adalah mungkin bahwa bola api di atmosfer terjadi karena tubrukan antara

kapal-kapal patroli dengan kapal udara penolongnya, dan menimbulkan kekuatan elektromagnetik yang menghancurkan.

Kantor Penyelidikan Angkatan Laut, beberapa tahun yang lalu mendukung penyelidikan terhadap spekulasi-spekulasi demikian dengan jalan pemberian hadiah kepada Dr. John Caristoiu seorang sarjana geofisika yang kenamaan. Caristoiu mengakhiri penelitiannya dengan penerbitan suatu paper berjudul "Kedua Perambatan dari Gelombang Gravitasi dan Lapangan Gravitasi".

Dalam karyanya ini Dr. Caristoiu berpendapat berdasarkan matematika semata bahwa terutama di atas areal lautan mungkin terdapat sesuatu jenis kekuatan gravitasi yang berbeda dan terpisah dari gravitasi yang kita kenal. Jadi semacam gravitasi kedua Kekuatan demikian itu mungkin memberikan efek kepada permukaan bumi atau samudera - baik di atas maupun di bawahnya yang samasekali berbeda dari gravitasi biasa. Efek-efek demikian itu yang sebelumnya tidak dikenal ia duga di masa sekarang mungkin mudah dideteksi oleh teknik-teknik yang sudah sangat maju di bidang penyelidikan sifat fisik dari planet kita ini.

Para sarjana lainnya juga mempelajari secara mendalam keajaiban-keajaiban magnetis yang mungkin terjadi dan pola penyebarannya di atas buatan dunia ini.

Para sarjana ini berpendapat bahwa hanya ada satu kekuatan gravitasi, tetapi sewaktu-waktu dapat terjadi penyimpangan-penyimpangan dalam efek gaya tarik normalnya. Apakah mungkin,

misalnya ada suatu lapangan dari gravitasi biasa yang berkelakuan sama seperti elektromagnetis me walaupun sudah tentu tidak dalam efektrum yang sama?

Yang khas lagi dari para peneliti demikian itu ialah Dr. Joseph Weber, yang karyanya berjudul "Bukti bagi Penemuan Radiasi Gravitasi" yang diterbitkan dalam tahun 1969; Harold L. Davis yang risalahnya berjudul "Pulsa-Pulsa Gravitasi Ditegaskan". Tetapi dari mana datangnya semua itu? Dan dua orang peneliti lagi dalam teori ini, yakni Ramon Bisque dan George Rause yang bekerja sama untuk mempersembahkan hasil penelitian mereka bersama, berjudul : "Kelainan-Kelainan Lapangan Magnetis dan Geodetis, Hubungannya dengan Antar bidang Inti-Lapis" yang terbit tahun 1968.

Sungguh menarik, bahwa siswa-siswa SLA di sekolahnya belajar mengetahui bahwa jarum kompas biasa tidak menunjukkan arah utara yang sebenarnya, melainkan arah utara magnetis. Para marinir dan pilot menyebut penyimpangan ini "variasi kompas". Jika seorang pelaut atau pilot mengelilingi bulatan bumi ini, mereka akan melihat bahwa variasi ini berubah.

Di beberapa tempat, variasi itu biasa mencapai 20 derajat. Navigator harus memperhitungkan kesalahan kompas ini, kalau tidak ia akan menemukan tempatnya berada yang jauh dari tempat di mana ia sebenarnya ada.

Tetapi di sini kita bisa berhenti sebentar memperhatikan aspek yang menarik dari tarikan magnet

, ini. Ada dua tempat di dunia ini di mana jarum kompas menunjukkan arah utara yang sebenarnya. Satu di Segi Tiga Bermuda dan satu lagi di Daerah Laut Setan.

Apakah ada hubungan antara daerah aneh dari kompas dan kehilangan-kehilangan? Adakah suatu perhatian yang merangsang pemikiran apabila orang ingat akan keadaan-keadaan para penerbang tepat sebelum mereka hilang melaporkan bahwa mereka merasa bingung atau linglung tentang arah? Apakah ada kelainan magnet yang mempengaruhi penunjukan kompas yang normal?

Ingatkah mereka akan satu contoh khas dalam jawaban Letnan Charles Taylor pada Penerbangan 19 "Patroli Hilang" ketika operasi radio dari menara pengawas menanyakan posisinya?

"Kami tidak tahu dengan pasti Kami kira kami kesasar". Beberapa menit kemudian "Kami tidak mengetahui dengan pasti mana arah barat ... segala sesuatunya salah ... aneh ... kami tidak dapat mengetahui dengan pasti tiap arah".

Atau dapatkah perasaan bingung ini dikaitkan tidak kepada kompas atau magnetisme sama sekali; melainkan seperti pendapat beberapa penelitian, kepada salah orientasi dalam alam pikiran manusia sendiri?

Suatu contoh tentang ini inilah penerbang dari pesawat terbang perorangan yang berusaha untuk mendarat di landasan Nassau di Bahama, seperti sudah kami kemukakan dalam bab tujuh.

yang sekalipun cuaca amat baik dan memungkinkan untuk melihat dengan jelas tanpa menggunakan instrumen, masih minta petunjuk dari menara pengawas karena ia merasa seolah-olah masuk ke dalam kabut tebal.

Menurut beberapa penyelidik salah orientasi demikian dapat disebabkan oleh efek ajaib dari suatu kekuatan elektromagnetis yang tidak dikenal. Penyelidikan dalam kemungkinan penyimpangan yang dapat timbul dalam kekuatan elektromagnetis, sekarang sedang dilakukan oleh para sarjana peneliti yang mungkin akhirnya dapat membantu kita untuk sampai ke dasar misteri Segi Tiga.

Semakin lama semakin banyak bermunculan artikel dalam majalah ilmiah mengenai pokok pembicaraan ini (artikel seperti yang ditulis oleh George D. Curtis, diterbitkan dalam "Teknologi Bawah Laut" bulan Agustus 1964, berjudul : "Pola Radiasi Magnetis, di atas Samudera").

Seorang anggota Angkatan Laut yang di interview oleh seorang reporter beberapa tahun yang lalu mengenai hal ini mengatakan, "Seluruhnya telah merupakan suatu misteri. Dalam Angkatan Laut tak ada seorang pun yang mencemoohkan hal ini. Kami selalu mengetahui bahwa ada sesuatu yang aneh mengenai Segi Tiga Bermuda ini. Agaknya tidak ada suatu keterangan pun yang masuk akal. Nampaknya hampir selalu seolah-olah tiap kapal dari jenis apa pun sekonyong-konyong ditutup oleh sejenis penyamaran elektromagnetik".

Pilot-pilot Angkatan Laut, pilot sipil bahkan nyatanya penerbang dari segala umur; masing-masing mempunyai pandangan sendiri-sendiri mengenai misteri Segi Tiga Bermuda ini. Dan pribadi!. Sebenarnya memang demikian menurut kebanyakan pilot yang diinterview, mereka harus tetap bersifat pribadi atau perorangan.

Sebagaimana yang diceriterakan oleh seorang penerbang komersil kepada seorang jurnalis beberapa tahun yang lalu. "Banyak pilot telah melihat hal yang aneh-aneh yang tak dapat mereka terangkan, tetapi mereka takut untuk menceriterakannya atau melaporkannya. Sebab kalau mereka lakukan, mereka akan kehilangan jabatan".

Pada umumnya, teori para pilot itu apa ?

"Baiklah", demikian dikatakan oleh kebanyakan penerbang, "satu di antara sekian banyak tetap dalam atmosfir".

Keanihan apa?

"Tak tentu ! Mungkin ada lubang di langit, atau suatu kekuatan yang melemparkan mereka ke dalam dimensi waktu lain (?)".

Tetapi sudah tentu harus dinyatakan di sini bahwa secara resmi Angkatan Laut menolak teori tentang keanehan atmosfir. Tidak terdapat cukup bukti yang memperkuatnya, demikian ditegaskan oleh departemen itu.

Tetapi kemungkinan adanya penyimpangan penyimpangan dalam waktu, dapat menyerap pikiran orang untuk mengadakan penyelidikan. Calon korban Segi Tiga Bermuda bukan saja dalam hal-hal tertentu dengan gemetar menyatakan impli

kasinya yang akhir, bahwa mereka kebingungan mengenai arah ; melainkan kebanyakan dengan jelas menyatakan bahwa mereka kebingungan pula tentang waktu maupun arah, yakni ketika Patroli yang hilang menyatakan : "Segala sesuatunya nampak seperti salah".

Dalam banyak hal di kebanyakan tempat di dunia ini, pada masa itu pesawat-pesawat udara memberikan kemungkinan bukti bagi ketidak teraturan waktu.

Pada perjalanan di atas daerah-daerah kutub, hal demikian itu adalah lumrah. Para penerbang sudah lama secara tidak langsung menyatakan, bahwa di daerah-daerah itu ada penyimpangan mengenai waktu. Bahwa sesuatu yang "salah" atau menyimpang dari kebiasaan mengenai arah, sudah lama dinyatakan ada di Kutub Utara. Orang yang naik kereta luncur atau berjalan kaki di atas es di Kutub Utara sudah sejak berabad-abad melaporkan "perpalingan" mengenai taksiran arah, bahwa kompas samasekali tidak dapat diandalkan dan tak dapat digunakan selama berminggu minggu berturut-turut, karena keanehan-keanehan gravitasi magnetis dari daerah kutub.

Sebagaimana diketahui, membaca arah dari suatu bintang pun sukar sekali; karena es di kutub mengapung dan bergerak dalam bentuk lingkaran mengitari titik tengah kutub. Bahkan sarjana yang paling modern pun dengan peralatannya yang paling lengkap merasa sukar untuk menentukan di mana mereka berada dan sejauhmana mereka harus berjalan. Semuanya itu membenarkan keluhan

para peneliti terdahulu, bahwa mereka itu tidak merasa sampai ke tempat yang mereka tuju semula; atau mereka mengira telah melewati tempat tujuan semula; atau mereka merasa terlalu cepat atau terlalu lambat.

Para pelaksana ekspedisi modern telah mengalami keajaiban orientasi. Para penyelidik seperti sarjana Massachusetts, Tom Sexton, yang pernah tinggal di atas gumpalan es berbulan-bulan, menceriterakan tentang "pemutihan" segala pemandangan di sekitar kutub. Di padang es dan salju yang luas, mata tak dapat "menentukan sesuatu". Sebuah kotak geretan pada jarak beberapa yar, dapat kelihatan bagaikan sebuah bangunan tinggi jika dilihat dari jarak jauh.

"Suatu pengalaman yang mengerikan" kata Sexton. "Setelah lama ada di sana benar-benar menjadi putih bagaikan telah dilabur. Salah orientasi lingkungan. Saya tidak ingin mengalaminya sekali lagi!"

Di samping pengalaman para penyelidik itu di daerah kutub, beberapa pesawat udara pada suatu waktu mengajukan bukti dari bagian-bagian lain di dunia, bahwa kadang-kadang terjadi kelainan waktu yang tak dapat diterangkan apa sebabnya.

Beberapa contoh dari kejadian-kejadian demikian telah berhasil dikumpulkan di Pacific sekitar Guam. Pada penerbangan malam hari yang amat cerah, sewaktu-waktu para pilot merasa telah sampai ke tempat tujuan jauh lebih cepat dari waktu yang telah ditentukan; sedemikian jauh, sehingga

sukar dipercaya. Kalau dihitung-hitung, kedatangan mereka itu hanya mungkin terjadi jika dicapai dengan kecepatan angin 500 mil sejam. Namun, hal demikian terjadi justru pada waktu tidak ada angin. Pengalaman ini bukan merupakan kabar angin, melainkan merupakan laporan dari pilot pilot profesional dan diperkuat oleh catatan-catatan resmi di dunia penerbangan.

Apakah waktu dapat dijadikan kunci bagi misteri Segi Tiga Bermuda?

Albert Einstein dalam teorinya menyatakan bahwa dalam perhitungan-perhitungan ilmiah, manusia tidak hanya berurusan dengan tinggi, lebar dan panjang; melainkan juga dengan satu dimensi lagi, ialah waktu.

Kemungkinan yang menarik minat itu, telah berabad-abad menjadi umpan bagi penulisan cerita-ceritera khayalan ilmiah.

Apakah jam atau waktu telah sampai kepada umat manusia yang teorinya lebih dari sekedar umpan bagi ceritera ? Apakah hal itu bagi kita sekarang sebagai fakta yang mungkin?

Kebanyakan orang sekarang mengalihkan perhatiannya kepada hal ini. Mereka tak dapat berbuat lain daripada itu. Terlalu banyak hal-hal telah terjadi yang mendorong mereka untuk mengadakan pertimbangan.

Kejadian-kejadian yang disebut hal paling aneh yang pernah dialami, ialah yang dialami oleh Dewan Aeronotika Sipil sejak didirikannya. Dikatakan orang bahwa Dewan itu tidak mampu membuat penjelasan yang masuk akal, sekalipun

ia telah mengungkapkan semua lemari arsip yang penuh dengan catatan-catatan yang mendukung setiap kata yang diucapkan oleh penerbang yang mengalami kejadian itu.

Ceritera itu menyangkut pilot dari sebuah pesawat udara pribadi dalam tahun 1961. Ia sedang terbang sendirian di atas Ohio. Setelah melewati awan putih crem, ketika ke luar dari gumpalan kabut, ia melihat bahwa ia tepat ada di atas pesawat udara lain.

Pilot itu terkejut dan membelok dengan cepat, tetapi tidak dapat menghindari sentuhan pada pesawat terbang itu dengan ujung sayap pesawatnya sendiri. Sambil meluruskan arahnya terbang ke muka ia mencoba menenangkan dirinya kembali, lalu menoleh ke belakang. Ia ingin meyakinkan apa yang telah dilihatnya tadi. Benar juga. Ia telah menghindari tabrakan maut di udara dengan sebuah pesawat terbang tua. Pesawat udara bersayap dua dari model sebelum perang dunia I yang dibuat dari kayu dan kain terpal, penerbangnya kelihatannya sama tua dengan pesawatnya sendiri. Ia memakai helm terbang terbuat dari kulit, dan memakai kaca mata debu/angin.

Pada saat-saat berikutnya pesawat tua itu membelok masuk ke dalam awan, dan menghilang.

Pilot kita itu terbang pulang secepat mungkin, Hatinya masih dag-dig-dug penuh rasa takut ketika mendarat, dan bergegas-gegas untuk membuat laporan. "Di udara sana tadi ada orang tolol jahanam dalam pesawat tambal sulam mau menda

tangkan bencana, aku ingin sekali memelintir batang lehernya!''.

Anehnya setelah pilot kita itu menyelidiki dengan teliti, ternyata tidak ada dicatat pesawat terbang demikian terbang berkeliaran di daerah sekitar sana. Tak ada lapangan udara dalam negara bagian itu yang mengetahui adanya pesawat demikian terbang di sekitarnya. Bahkan pilot kita itu sampai meneliti daftar izin terbang. Tak pernah ada izin terbang yang diberikan kepada pesawat terbang semacam itu.

Meneliti kemungkinan tabrakan, pada negara bagian itu ternyata bahwa pada saat ia memergoki pesawat tua itu tidak tercatat adanya pesawat lain sedang melayang-layang di sana.

Percaya tak percaya, sang pilot menggelengkan kepala ; masih merasa beruntung terlepas dari pengalaman yang aneh dan mengerikan itu.

Beberapa bulan kemudian, pilot itu mendengar berita yang mengherankan pula; sebuah pesawat udara tua yang persis sama dengan yang telah menjumpainya di udara, terdapat di dekat gudang, tidak jauh dari sana tertimbun oleh rumput rumput kering. Para ahli yang memeriksa pesawat tua itu, menyatakan bahwa pesawat itu telah ada dalam posisinya sekarang itu sejak bertahun-tahun.

Tetapi masih banyak lagi yang perlu digali. Dalam kantong pilot itu terdapat sebuah buku catatan harian. Sebagai catatan terakhir ia mencatat pengalamannya yang mengerikan. Ketika ia sedang terbang menembus gumpalan awan pagi

itu, sekonyong-konyong sebuah "pesawat udara perak besar" mau menubruk pesawatnya sendiri. Untunglah pesawat udara itu hanya sempat menggores pesawatnya sendiri dengan sayapnya, tidak sampai melumpuhkan pesawatnya sendiri. Setelah itu pesawat udara yang mengkilat itu melarikan diri dan menghilang. Pilot itu sangat ketakutan dan merasa syukur bahwa ia masih hidup.

Pilot Ohio itu hampir pingsan oleh pertemuan tadi. Buku catatan harian itu, menurut cerita diserahkan kepada Dewan Aeronotika Sipil (DAS) yang pada gilirannya mengadakan penelitian, dan hasilnya membingungkan badan itu. Sehingga laporan pilot itu dianggap cemoohan belaka. Tetapi, betulkah demikian. Buku catatan itu setelah dicek, ternyata otentik sekali sedangkan catatan di dalamnya sudah berumur lima puluh tahun.

Setelah pengumuman yang menggemparkan ini, konon kabarnya DAS itu memeriksa pesawat terbang tua (yang diterbangkan pilot Ohio) dan mencari bukti. Apa yang mereka kemukakan? Ternyata terdapat goresan panjang pada satu sisinya, goresan dari cat dan alumunium. Bahan-bahan yang menggores itu diperiksa di laboratorium dan terbukti cocok dengan bahan-bahan yang digunakan dalam pesawat udara modern. Sekalipun demikian kita dengar bahwa DAS tetap pada keyakinannya, tidak peduli bukti-bukti bahwa semua itu hanya olok-olok belaka. Sedangkan mereka itu telah memberikan kesaksiannya atau ketulusan hati dan kejujuran pilot kita itu. Ia bu

kan dari "jenis penipu". Lalu kejadian itu harus kita kaitkan kepada apa?

Barangkali kepada kelainan waktu. Dapatkah orang bergerak mundur atau maju, walaupun hanya sejenak dalam waktu ?

Peristiwa-peristiwa klasik dari pengalaman demikian telah terjadi sepanjang tahun-tahun yang lalu, dan sekarang pun masih terus terjadi.

Sewaktu-waktu selama berabad-abad, beberapa orang tertentu telah mengalami "langkah mundur dalam waktu" untuk waktu singkat.

Sekitar awal 1972, sepasang suami isteri dari Doylestown, Pennsylvania mengunjungi Versailles bersama sejumlah besar wisatawan. Tidak kurang dari seratus orang mengalir menuju pintu gerbang istana. Tiba-tiba, Tuan dan Nyonya Joseph Frazer pasangan suami isteri tadi menoleh ke sebelah kanan mereka. Saat itu tepat sekali waktunya untuk melihat sekilas lintas seorang gadis berpakain abad ke 17 dengan memakai tutup kepala, datang dari pintu samping dan lenyap lewat pintu lain beberapa yar di luar sana. Kelihatannya dia adalah gadis pelayan istana. Pasangan suami isteri itu setelah tanya sana tanya sini, mendapat keterangan bahwa di semua lantai dari istana tidak ada pakaian demikian dipakai orang, dan pintu-pintu yang dimaksud sudah lama tidak di pergunakan. Pintu-pintu itu dikunci tak diketahui sudah berapa lama.

Apakah yang telah terjadi ? Apakah keluarga Frazer itu telah bergerak mundur dalam waktu, barang kali seperti pilot dari Ohio itu ? Mungkin

kah penyimpangan waktu ini ada kaitannya dengan kehilangan-kehilangan di Segi Tiga Bermuda ? Apakah setiap orang telah melangkah kembali ? Ataukah mereka nyemplung maju dalam waktu? Apakah mereka dalam dimensi lain?

Dr. Manson Valentine Ph. D. peneliti yang paling dihormati-peneliti masa silam Kepulauan Bahama-sangat terkenal dalam penyelidikannya atas apa yang disebut ronggokan dari kota telah tenggelam di kepulauan itu. Beberapa tahun yang lalu ia menyatakan pendapatnya tentang misteri Segi Tiga Bermuda kepada reporter yang bertanya kepadanya. "Bagaimana nasib para korban?"

Sarjana itu menjawab : "Mereka masih ada di sini dalam dimensi waktu yang berlainan".

"Bagaimana caranya mereka dapat masuk ke dalam dimensi demikian?"

"Sebagai suatu akibat dari suatu phenomena magnetis".

Apakah yang mungkin menjadi dasar bagi kelainan atau penyimpangan magnetis demikian?"

"Itu dapat diadakan oleh UFO (piring terbang)".

Nah, sekarang kita mempunyai terkaan lain lagi. Apakah UFO — UFO itu, atau kapal angkasa luar itu, atau manusia dari angkasa luar itu merupakan bagian misteri Segi Tiga Bermuda?

Kebanyakan orang berpikir serius, dan orang yang suka merenungkan sesuatu sarjana dan juga orang awam-menyatakan : "ya, mereka merupakan bagian".

John Wallace Spencer, pengarang buku se

kaligus juga dosen pada acara percakapan terbuka dengan Joel Shiva di studio radio WCAU di Philadelphia mengatakan, ia percaya bahwa sebuah kapal angkasa luar itu lebih besar dari Gedung State Empira; dan secara berkala suka turun ke bumi untuk mengangkut orang, kapal laut dan kapal udara dari bumi ke planet mereka untuk di pelajari. Ribuan penggemar UFO menyokong pendapat Spencer. Segi Tiga Bermuda itu merupakan "kolom pengumpulan" bagi para pengunjung dari angkasa luar.

Penggemar UFO lainnya, Ted Owen sarjana fisika Amerika yang kenamaan; telah sedemikian jauh, sehingga meramalkan bahwa suatu gelombang UFO—UFO akan "ke luar" dari Segi Tiga Bermuda maupun dari Segi Tiga Laut Setan di Pasifik, untuk membuktikan kepada orang-orang yang masih ragu, bahwa Piring Terbang dan manusia dari angkasa luar yang mengawakinya itu benar-benar ada. Karena UFO sendiri merasa telah terpilih oleh para cendekia angkasa luar sebagai penyambung lidah mereka di dunia, maka dia harus mengetahui. Owen menyatakan, bahwa UFO ditugaskan oleh Cendekia Angkasa untuk menghubungi manusia di bumi ini dan memperingatkan mereka tentang apa yang akan terjadi. Maka sekarang, arah yang berlawanan pun harus diperhatikan.

Ivan Sanderson (almarhum) sarjana, penerbit koran dan pengarang buku menyatakan pada suatu acara WCAU, ia percaya bahwa di bawah samudera dunia pun ada peradaban-peradaban. Ia katakan bahwa kehidupan itu bukan hanya di

mulai di air, melainkan dalam beberapa hal masih tetap ada di sana. Dan sekali-sekali, makhluk-makhluk yang intelegensinya luar biasa itu memetik dari atas air untuk di bawa ke bawah sebagai bahan penyelidikan mengenai contoh manusia dan kapal-kapal bumi dari zaman sekarang.

Nampaknya perluasan pemikiran sekarang dalam berteori tentang misteri Segi Tiga Bermuda itu tidak ada habis-habisnya. Dan itulah barang kali sisi emasnya dari mata uang, yang sudah sekian lama terpendam dalam lumpur.

Hampir setiap orang setuju, bahwa dalam pikiran yang terus diperluaslah terletak jawaban dari segala sesuatu.

Baru-baru ini, Paul Stevens Basile seorang insinyur yang bertugas dalam pekerjaan penelitian sistim pengawasan penerbangan bolak-balik ruang angkasa dari program NASA, berkomentar bahwa ; kalau diringkaskan, sikap manusia itu sedang maju sejalan dengan zaman dalam penyelidikan yang tidak diketahui. "Persoalan-persoalan besar yang praktis dari eksistensi manusia yang telah diselesaikan selalu oleh perluasan pemikiran", demikian dikatakannya "Lihatlah tantangan-tantangan terhadap manusia di masa lampau dan bagaimana caranya mereka memberikan jawabannya. Hukum "Mutlak" dari ilmu pengetahuan dulu mengatakan bahwa dunia ini pipih. Orang seperti Columbus tidak mau menerima pikiran yang sempit itu.

Selama abad-abad berikutnya, hukum mutlak menetapkan bahwa bangunan-bangunan tak akan

dapat berdiri tanpa soko, yang menopangnya; bahwa mesin-mesin terbuat dari besi dan baja tak akan dapat terbang ; suara dan gambar tak akan dapat merambat dalam kawat.

"Di manakah kita akan berada sekarang andai kata manusia tetap tinggal dalam alam pikiran yang terbatas itu ? Tidak ada di mana-mana. Ke majuan akan terhenti !".

Dengan demikian manusia belajar melalui pengalaman, bahwa hukum mutlak itu sama sekali tidak mutlak, melainkan nisbi alias relatif; demikian dikatakan oleh Basile. Apabila apa yang disebut "Hukum" mendapat tantangan dari mereka yang alam pikirannya telah maju lebih jauh dari pada batas-batas yang diterima sekarang, "Hukum" demikian akan berubah. Dan kita yakin bahwa "Hukum" pasti akan berubah.

Bagaimana dengan yang "mutlak-mutlak" sekarang ? "Fakta-fakta" seperti, perjalanan ke bintang-bintang itu mustahil karena akan memakan waktu berabad-abad ? Atau bergerak melalui waktu itu hanyalah khayalan belaka ?

"Fakta-fakta ini yang melandasi pernyataan pernyataan demikian". Demikian dipastikan oleh Basile "Adalah relatif, fakta-fakta itu setiap waktu dapat memberi jalan kepada konsepsi-konsepsi baru yang lebih luas. Kita akan mengadakan perjalanan baik ke bintang-bintang maupun melalui waktu, segera setelah alam pikiran telah meluas sejauh itu. Persis seperti tidak ada "Hukum Mutlak" tentang dunia pipih yang mengurung manusia abad ke 15 di Eropa, tetapi alam pikiran mereka

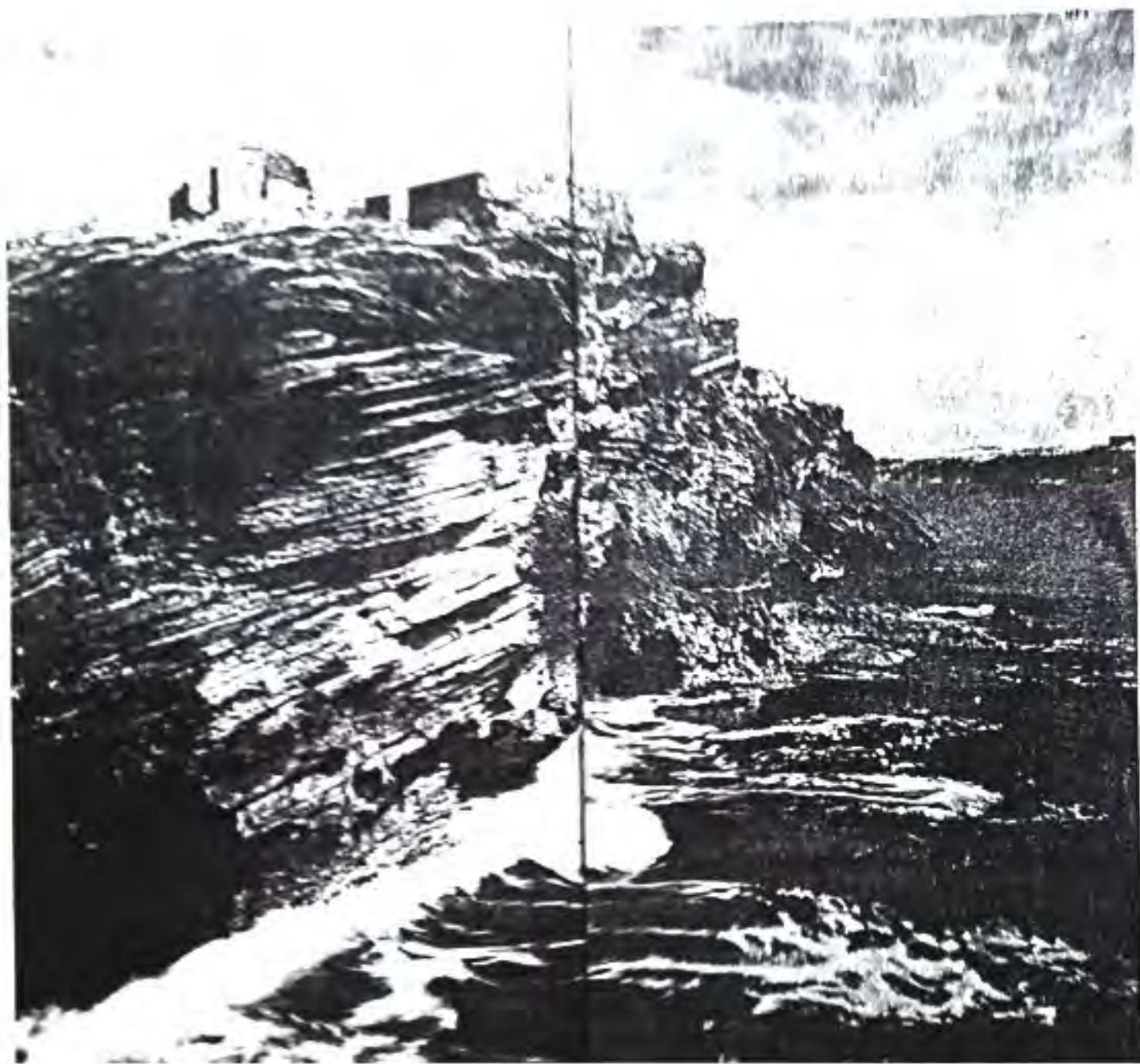
lah yang mengurungnya".

"Demikian pula jarak ke bintang-bintang tidak akan mengurung manusia dunia sekarang, tetapi kepercayaan mereka pada kecepatan yang terbatas, akan mengurung mereka".

Banyak sekali yang harus kita pikirkan!.

Apakah misteri Segi Tiga Bermuda merupakan tantangan manusia yang paling besar dan paling baru ? Apakah misteri itu akan merupakan "Bengkel"nya yang paling mungkin dapat dikerjakannya ialah suatu tempat di mana harus tumbuh jalan pikirannya dan pengalamannya yang paling cepat dan yang paling jauh ?

T A M A T





Tanda pertama yang dapat di lihat dari laut maupun dari udara ialah Mercu Suar Gibbs Hill, satu di antara rambu navigasi tercemerlang di dunia. Berapa kehilangan yang telah disinarinya ?



Kari yang pertama yang meng-
adakan pelayaran ke Segi Tiga
Bermuda. Dia berangkat untuk
menjelajah telah melihat "bola
api yang besar" jatuh ke dalam
laut dan dimat ngeri oleh gang-
guan konjungsi yang mengheran-
kan.





Culver Pic



Pertama kali Wakil Presiden Amerika Serikat diadili karena dituduh berkhianat, pertama kali dibuang Aaron Burr dalam tahun 1812 pernah kesepian. Satu-satunya penghibur baginya ialah putrinya yang cantik dan cerdas bernama Theodosia, yang menjadi istri Joseph Alston – Gubernur South Carolina. Tanggal 31 Desember ia menumpang kapal paket Patriot untuk berlayar dari pelabuhan Georgetown ke New York City untuk menemui ayahnya.

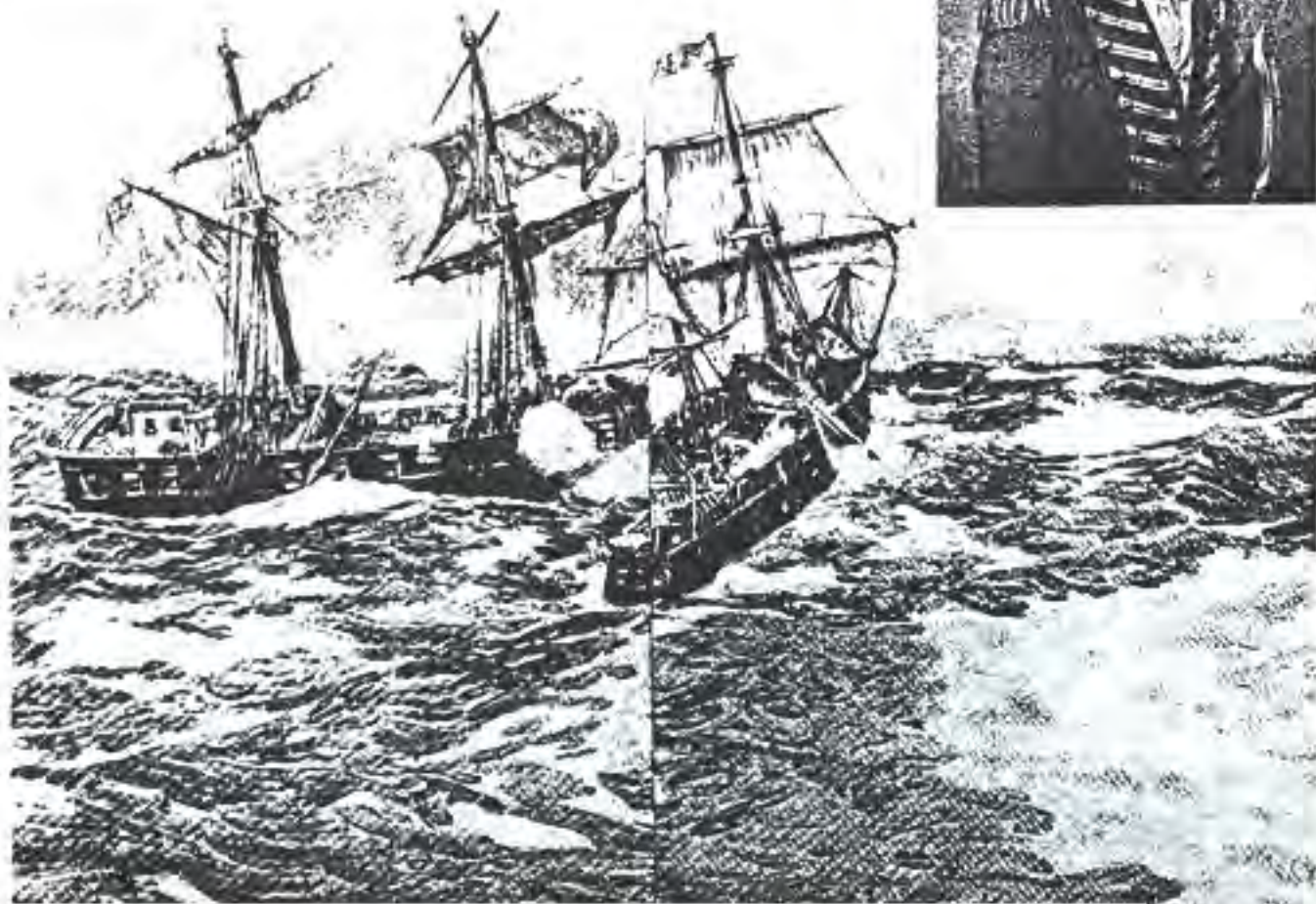


Culver Pictures

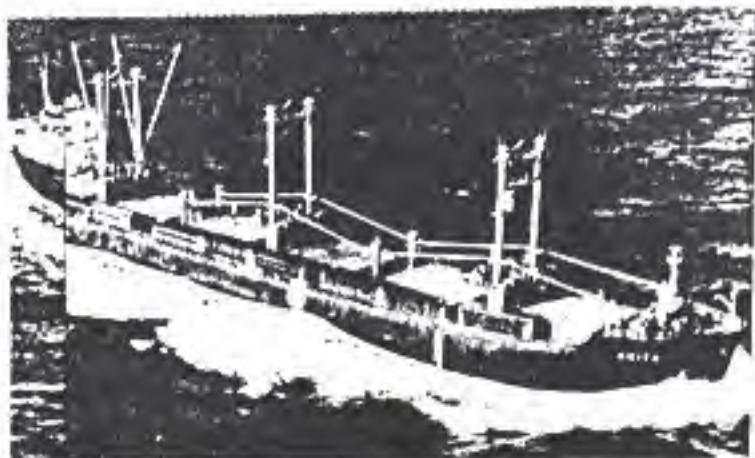


Cuaca cukup baik, angin pun sepoi-sepoi. Dalam beberapa menit saja kapal kecil itu dengan gesitnya telah meluncur ke laut. Kapal itu tak pernah terlihat lagi. Kapal-kapal yang ditumpangi Theodosia itu diserang bajak laut (?) Sabotase waktu perang (?). Tidak seorang pun mengetahui dengan pasti. Lenyapnya kapal Patriot tercatat di atas sekali pada tiap daftar kehilangan yang tak dapat diterangkan di daerah berbahaya di Atlantik.

Perselisihan dengan Inggris berakibat menjadi perang tahun 1812, maka pemuda Johnston Blakely diangkat menjadi komandan kapal perang War. Ia telah menda-pai kemenangan melawan kapal-kapal perang Inggris Reinder, Arion, Atlanta dan lain-lain lagi. Kemudian dalam bulan Oktober 1814 memimpin kapal teraklat dan berenak ke barat daya, a nama-nama Tiga Bermuda.

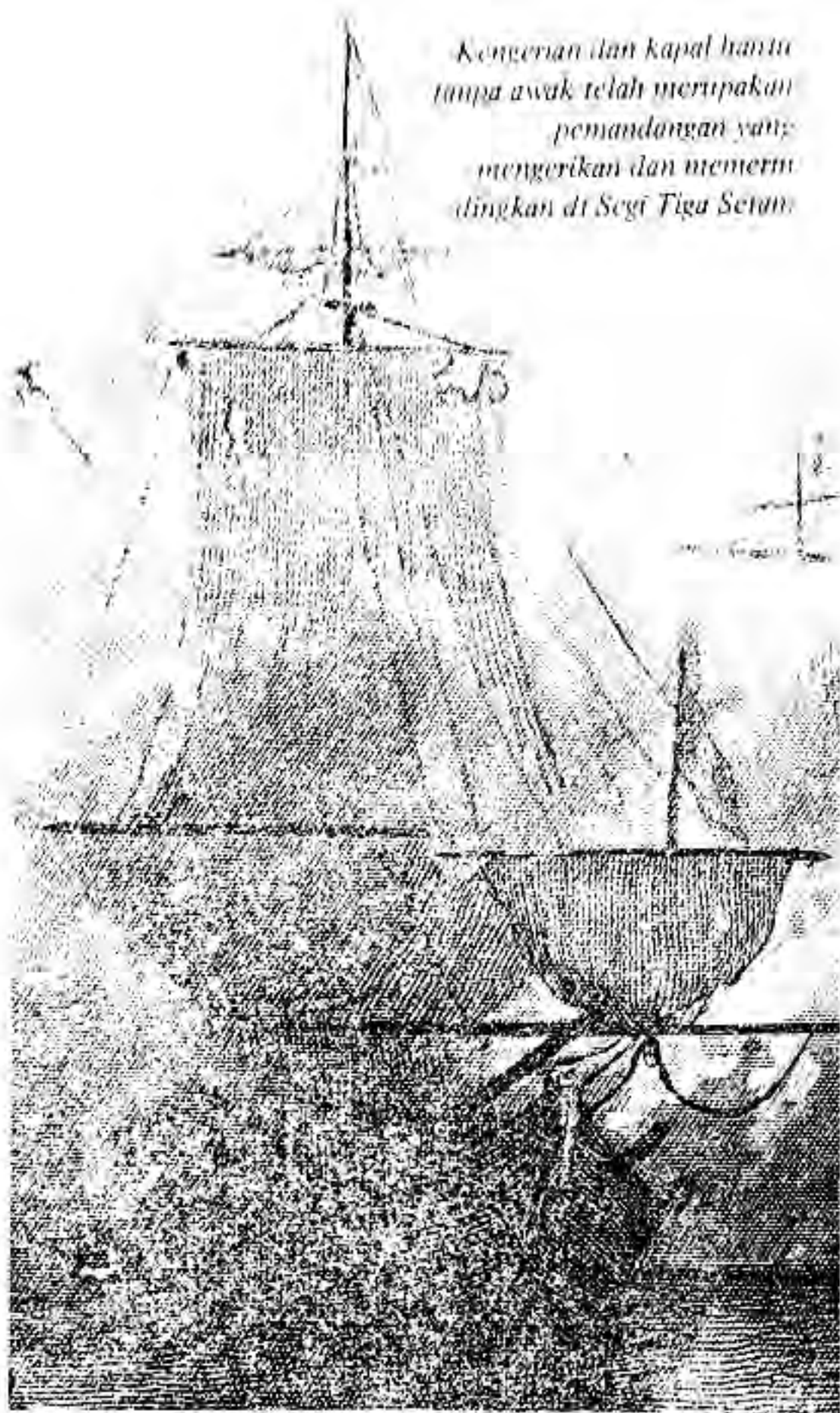


cara beramya 1300 ton, berangkutan batu bara, melaju ke luar dari pelabuhan Chesport News, Virginia - me-
 ran Terniger. Ia tidak pernah sampai di tempat tujuan.
 Kapal Anita sebagaimana sekian banyak kapal sebelu-
 nya telah disapu masuk alam yang dilupakan, beserta
 awaknya 32 orang. Lloyd's London baru-baru ini
 telah mencantumkan namanya di daftar daftar dari
 kapal-kapal yang "Hilang", sehingga jumlahnya menjadi
 di 60 buah kapal dan 937 orang selama sepuluh tahun
 yang silam



Joshua Slocum,
 merupakan pelaut Amerika
 terbaik dan yang pertama
 kali berlayar mengelilingi
 dunia seorang diri. Ia
 melaksanakan prestasi yang
 fantastis ini dalam tahun 1897
 , suatu petualangan sejauh
 46.000 mil dalam perahu
 layarnya Spray yang panjangnya
 hanya 36 kaki. Dalam
 tahun 1909 itu berangkat
 untuk menjelajahi laut Carribbea
 dan tak pernah terlihat lagi.
 Tak pernah ditemukan jejaknya.

Kengerian dan kapal hantu
tanpa awak telah merupakan
pemandangan yang
mengherikan dan memem-
dingkan di Segi Tiga Setan





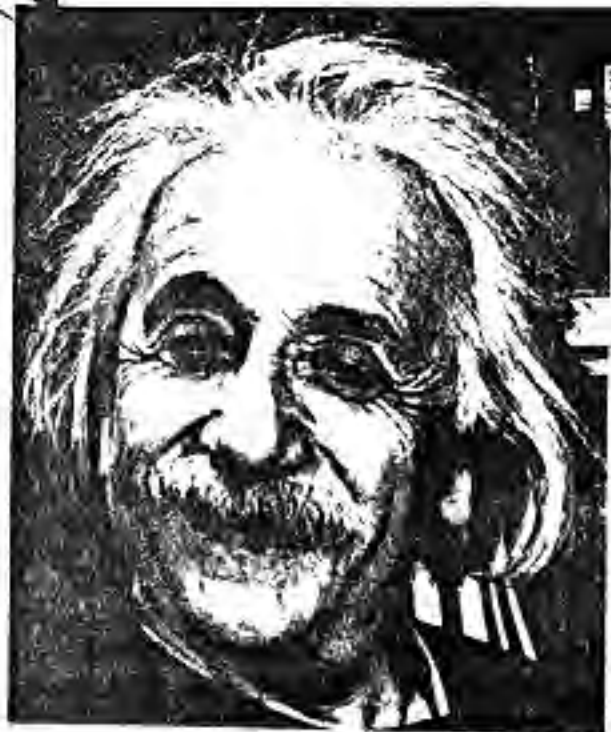
Atas : Bagaimana nasib Scorpion ? Berita terakhir yang terdengar dari padanya ialah pada tanggal 21 Mei 1968. Kapal selam nuklir dari kelas SKIPJACK ini telah masuk ke dalam air secara misterius, 500 mil sebelah barat daya dari Azores.

Bawah - Harvey Conover merupakan pedagang yang berhasil dan juga seorang olahragawan perahu layar kenamaan. Pada awal tahun 1958 ia berlayar bersama keluarganya ke Segi Tiga Bermuda.

"Kapal teraman di atas air" itu telah lenyap tanpa meninggalkan jejak.







Belmont Archive