

ROBERT KURSON

VÂNĂTORII DE UMBRE

UIMITOAREA AVENTURĂ A DOI AMERICANI
PONIȚI ÎN DEZLEGAREA UNUI ULTIM MISTER
DIN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Traducere din engleză și note
de Roxana Aneculăesei

lui Joseph Epstein, de la Northwestern University, și lui Richard Babcock, de la revista *Chicago*. Fără generozitatea și răbdarea lui Babcock, nu aș fi reușit să scriu această carte.

Nu le pot mulțumi îndeajuns membrilor familiei Wisniewski – Kazimierei, lui Eugeniusz și Paulei – pentru că au oferit familiei mele iubirea și grija de care era nevoie ca eu să duc la bun sfârșit această lucrare.

Și, în cele din urmă, îi sunt recunoscător fiului meu, Nate, care prin bucuria și gingășia lui mă inspiră în fiecare zi, și soției mele, Amy Kurson, cea mai deșteaptă și mai atentă persoană pe care o cunosc. Deși avea de crescut un copil și trebuia să se ocupe și de cariera ei solicitantă, Amy și-a petrecut ore întregi discutând cu mine despre această carte. Mi-a oferit libertate și sprijin nemărginit, rămânând mereu zâmbitoare. Ea îmi arată câtă bunătate există în această lume; singur, nu aș fi în stare să văd acest lucru.

Cuprins

Nota autorului	9
Capitolul 1	
Numeri	13
Capitolul 2	
Vizibilitate zero	39
Capitolul 3	
O reprezentare a forței	65
Capitolul 4	
John Chatterton	97
Capitolul 5	
Adâncimi ametoitoare	131
Capitolul 6	
Richie Kohler	165
Capitolul 7	
Cuțitul lui Horenburg	192
Capitolul 8	
Nimic în locul indicat	231
Capitolul 9	
Pierderi grele	259
Capitolul 10	
Istorii denaturate	296
Capitolul 11	
Semnal ratat	315
Capitolul 12	
Niciunul dintre noi nu se mai întoarce	340

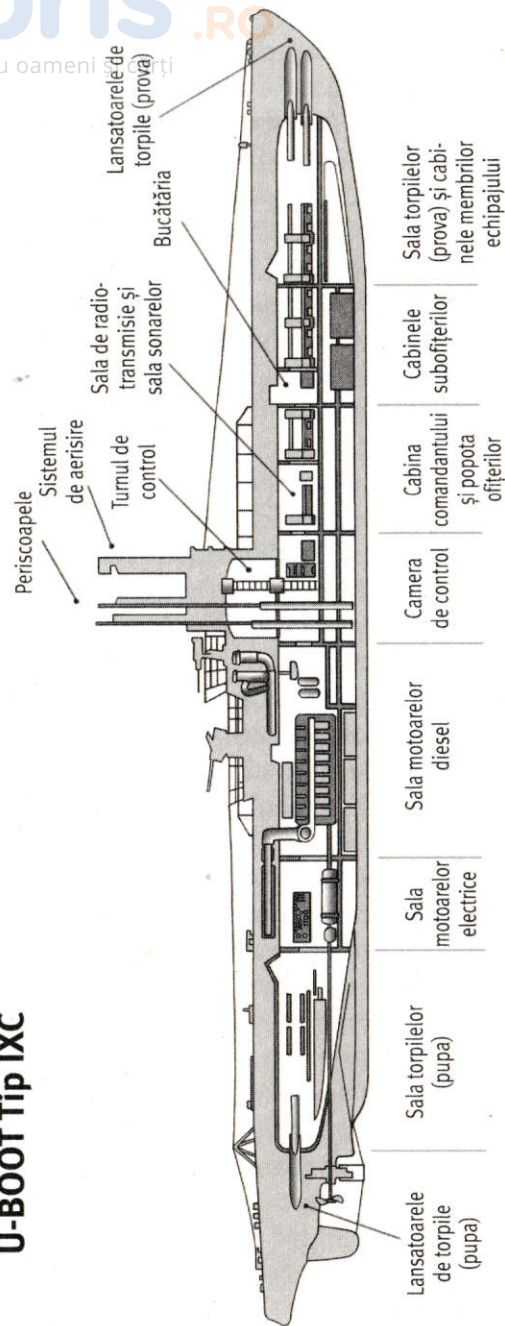
Capitolul 13	
Momentul nostru de glorie	372
Capitolul 14	
Torpila-bumerang	396
Capitolul 15	
Un plan îndrăzneț	402
Epilog	417
Notă asupra surselor	432
Mulțumiri	442



Robert Kurson este licențiat al Facultății de Drept de la Universitatea Harvard. La începutul carierei a fost consilier juridic în domeniul imobiliar.

A început să scrie pentru *Chicago Sun-Times*, colaborând apoi cu *Chicago Magazine*, *Esquire*, *Rolling Stone*, *The New York Times Magazine*. A fost distins cu National Magazine Award. Volumul *Vânătorii de umbre* s-a aflat timp de 24 de săptămâni pe lista de bestselleruri *New York Times* și a fost tradus în peste 20 de limbi.

U-BOOT Tip IXC



CAPITOLUL I

Numeri*

Brielle, New Jersey, septembrie 1991

Viața lui Bill Nagle nu a mai fost aceeași din ziua în care un pescar s-a așezat lângă el, într-o speluncă, și i-a povestit despre obiectul misterios pe care-l descoperise pe fundul Oceanului Atlantic. Cam fără tragere de inimă, pescarul i-a promis lui Nagle că avea să-l ajute să-l găsească la rândul lui. Cei doi au căzut de acord să se întâlnească a doua zi, pe dana șubredă de lemn care ducea către *Seeker*, vasul construit de Nagle pentru a-și găsi norocul. Însă pescarul n-a apărut la ora stabilită. Nagle se tot plimba de colo colo pe chei, atent să nu calce pe vreo scândură putrezită și să cadă în apă. Își petrecuse aproape toată viața pe apele Atlanticului și simțea când lucrurile aveau să se schimbe radical. De obicei, asta se întâmpla înaintea unei furtuni sau când se sfârâma vasul cuiva. Însă în ziua aceea a știut că ceva urma să se întâmple după ce pescarul avea să-i dea o bucată de hârtie cu un șir de numere scrise de mână, care să-l conducă spre misterul din adâncuri. Nagle a scrutat orizontul. Nici urmă de pescar. Vântul sufla cu putere în direcția micului oraș de coastă Brielle, făcând bărcile ancorate să se legene și aruncându-i bărbatului stropi de apă de mare în ochi. Când vântul s-a mai potolit, a privit din nou în zare. De data asta, l-a văzut pe pescar apropiindu-se, cu o bucată de hârtie mototolită în mână. Omul părea

* Referire la cea de-a patra carte a Vechiului Testament.

îngrijorat. La fel ca Nagle, și el trăise pe ocean și știa când viața unui om e pe cale să se schimbe.

Odată cu apropierea toamnei, dispare orice urmă de spoliă din Brielle și se dezvăluie adevăratul oraș, cel pe care localnicii îl știu atât de bine. În această localitate situată la mijlocul coastei statului New Jersey trăiesc căpitani de vase și pescari; aici micile magazine rămân deschise pentru localnici, în extrasezon, și poți să vezi puști de clasa A-V reparând plase de pescuit. Oportuniștii, aspiranții, ratații și cei care au fost cândva pe val încă mai cred în puterea oceanului. Când turiștii pleacă din Brielle, încep să se arate contururile dantelate ale țărmului, care trasează acea graniță fină între o viață trăită lângă ocean și una pierdută pe ocean.

Seeker domină celelalte bărci ancorate în portul acestui orașel, și asta nu doar datorită lungimii, vasul având aproape 20 de metri, ci mai ales a impresiei pe care ți-o lasă când îi vezi carena de lemn uzată și elicele ciobite: a fost în multe locuri. *Seeker* a fost proiectat și construit de Nagle cu un singur scop: să transporte scafandri în cele mai periculoase locuri cu epave din Oceanul Atlantic.

Pe atunci, Nagle avea 40 de ani, era un tip slab și foarte bronzat, fost angajat al firmei Snap-On Tools, unde fusese desemnat Vânzătorul Anului. Cine l-ar fi văzut stând acolo în așteptarea pescarului, cu un tricou rufos și în sandale cumpărate la mâna a doua, cu mișcările încetinite de bunul lui prieten Jim Beam, n-ar fi zis niciodată că fusese un artist, că la vremea lui Nagle fusese cel mai bun.

La 20 de ani, era deja o legendă printre scafandrii de epave, o vedetă într-un domeniu în care de regulă se moare tânăr. Pe atunci doar aventurierii se încumetau să facă scufundări pe epave la mare adâncime. Pe fundul Oceanului Atlantic zăceau nedescoperite o mulțime de vase scufundate, chiar și unele

renumite, iar lui Nagle nu-i stătea mintea decât la vânătoarea pentru găsierea acelor epave a căror istorie rămăsese necunoscută.

Scafandrii de epave din nord-estul Statelor Unite nu erau atrași de descoperirea vreunei comori. Galioanele spaniole pline cu dubloni de aur și cu monede de argint nu se scufundaseră în această parte a oceanului și oricum Nagle n-ar fi fost interesat de ele. Zona lui de activitate o reprezentau rutele navale cu destinația New York și New Jersey, traseele pe care circulau cargoboturile, navele transatlantice, vasele de pasageri și navele militare care asigurau afacerile și supraviețuirea Americii. Ocazional, pe aceste epave se găseau obiecte rare de porțelan sau bijuterii, însă Nagle și cei ca el căutau altceva. Ei vedeau povești în profilurile deformate ale epavelor: instanțane încremenite ale speranțelor unei națiuni, ale unui căpitan de vas ce presimte moartea sau ale posibilei vieți a unui copil. Scafandrii priveau aceste scene direct, nu prin prisma custozilor, a comentatorilor sau a istoricilor, ci ca și cum ar fi fost ei înșiși de față în momentul scufundării.

Și făceau asta de dragul explorării. Multe dintre vasele scufundate nu mai fuseseră văzute de nimeni de când pasagerii lor le aruncaseră o ultimă privire și puteau rămâne pierdute pe veci, descompunându-se sub acțiunea naturii necruțătoare până când nu mai rămânea nimic în urma lor. Într-o lume în care omul a reușit să ajungă chiar și pe Lună, fundul Oceanului Atlantic rămânea un teritoriu neexplorat, iar epavele erau chemări pentru cei care se simțeau atrași să descopere lucruri.

Trebuia să fii extrem de curajos ca să faci ceea ce făcuse Nagle în zilele lui de glorie. În perioada 1970 – 1980, echipamentul pentru scufundări era încă rudimentar, nu cu mult mai dezvoltat față de cel din 1943, când Jacques Cousteau contribuise la inventarea sistemului format din rezervoare și regulatoare, care făcea posibilă respirația sub apă. Chiar și la 40 de metri adâncime – limita recomandată de majoritatea asociațiilor care organizau cursuri de scufundări de

agrement –, cei mai experimentați scafandri riscau să moară din cauza unei defecțiuni minore a echipamentului. În căutarea celor mai interesante epave, Nagle și alți experți ai scufundării ajungeau până la 60 de metri adâncime sau chiar mai mult, implorând parcă forțele naturii să-i trimită pe lumea cealaltă, sfidând, practic, limitele biologice. În încercarea de a ajunge la epavele care-l ademeneau pe Nagle, oamenii adesea mureau.

Și chiar dacă echipamentul și corpul lui Nagle rezistau la o asemenea adâncime, existau o mulțime de alte riscuri, toate cu potențial letal. În primul rând, acest sport era încă nou; nu existau sfaturi transmise din generație în generație, cunoștințe deprinse din experiențele colective, cum sunt cele după care se ghidează scafandrii de azi. Toate poveștile terifiante și sfaturile pe care le auzi când stai la bere cu prietenii, pe care le citești prin reviste sau le înveți la vreun curs, Nagle le-a trăit pe propria piele, la adâncimi unde părea imposibil să supraviețuiască. Dacă se confrunta cu circumstanțe îngrozitoare – și pe epave acestea erau nenumărate –, probabilitatea ca el să fie primul care povestea despre asta era extrem de mare. Când cei din tagma lui Nagle supraviețuiau unor astfel de experiențe, ajungeau în paginile ziarelor.

Nagle forța limitele. Se scufunda la adâncimi de peste 60 de metri, a început să facă lucruri pe care oamenii de știință nu le înțelegeau pe deplin, se ducea în locuri unde scafandrii obișnuiți nu mai fuseseră vreodată. Când ajungea la epave aflate la asemenea adâncimi, Nagle era, de regulă, printre primii care vedeau vasul după dispariția lui, primul care deschidea cutărul cu bunurile de valoare ale pasagerilor, primul care vedea rămășițele acelor oameni cărora marea le luase viața. Dar asta însemna și că Nagle era pe cont propriu. Nu avea la dispoziție hărți schițate de alți scafandri. Dacă cineva ar fi ajuns la acele epave înaintea lui, ar fi putut să-i spună: „Să nu atingi traversa aia exterioară din cambuză. S-a mișcat când am trecut pe acolo și pereții pot să cedeze și să te îngroape de

viu.“ Nagle trebuia să descopere toate acestea pe cont propriu. Scafandrii îți pot spune că una este să te strecuri în întunericul aproape complet al vreunei epave contorsionate, în labirinturi fără ieșire, unde fiecare încăpere poate fi o capcană din cauza aluviunilor ce nu-ți oferă stabilitate și a structurii care stă să cedeze, și cu totul altceva e să te scufunzi acolo fără să știi dacă înaintea ta a mai făcut cineva asta și a supraviețuit.

Fundul Oceanului Atlantic era un teritoriu necunoscut în zilele de glorie ale lui Nagle, iar cei care se aventurau să-l exploreze trebuiau să fie la fel de curajoși precum pionierii Vestului Sălbatic. O singură experiență negativă trăită pe o epavă îi poate face pe unii mai slabi de înger să se îndrepte către preocupări mai cuminti. Pe vremea lui Nagle, scafandrii se confruntau zilnic cu astfel de experiențe. Aici n-aveau ce să caute amatorii sau „excursionistii”; practicanții scufundărilor la adâncime păreau să facă parte din cu totul altă specie. Aveau un simț ascuțit al orientării și al observației. Nu se sfiau să înșface un baros și să spargă hubloul vreunei epave, chiar dacă asta însemna că începeau să respire mai precipitat, accelerând narcoza azotului – gaz inofensiv în alte circumstanțe –, cu consecințe posibil letale asupra creierului. Sub apă, regulile proprietății erau destul de nebuloase; unii scafandri tăiau plasele celorlalți și le luau obiectele valoroase, călăuzindu-se după principiul: „Le păstrează cine le-a scos la suprafață.” Astfel, se iscau multe încăierări la bordul vaselor și în apă. Artefactele recuperate de pe epave erau păzite mai ceva ca ochii din cap, uneori chiar și cu ajutorul cuțitului. Din acest punct de vedere, primii scafandri pe epave semănau cumva cu pirații.

Dar nu era și cazul lui Nagle. În perioada în care în domeniul scufundărilor conta cel mai mult forța fizică, el rămăsese un om rațional. Devora orice lucrări academice, ghiduri, romane sau schițe, orice materiale pe care le găsea despre nave atestate istoric, până în punctul în care se putea imagina pe șantiere navale din diferite epoci, construind alături

de muncitori respectivele vase. Le cunoștea foarte bine componentele și era foarte interesat de procesul prin care un vas începe să prindă formă odată cu îmbinarea părților sale. Astfel, reușea să abordeze acest subiect din două perspective: înțelegea în egală măsură și nașterea, și moartea unei nave. Scafandrii obișnuiți care ajungeau pe epave nu vedeau în ele decât o grămadă de resturi de lemn și de metal contorsionat, o încâlceală de țevi și de cabluri inutile – toate doar un obstacol în calea descoperirii vreunei busole vechi sau a unui alt obiect valoros. Alegeau la întâmplare un loc și începeau să sape ca niște câini înfometati, sperând să găsească un os de ros. Privind aceeași scenă ca ei, Nagle își imagina părțile componente ale epavei la locul lor, întregi, și vedea nava în toată gloria ei de odinioară. Una dintre cele mai mari descoperiri ale lui a fost o sirenă de bronz, de 1,2 metri, recuperată de pe nava cu zbat-uri *Champion*, unde mândra voce a vasului fusese montată pe catarg, fiind acționată de o conductă cu aburi. Sirena era maiestuoasă, dar partea cea mai interesantă a descoperirii era că sub apă arăta ca o țeavă oarecare. Înotând printre rămășițele vasului, Nagle vedea cu ochii minții cum se scufundase nava. Cunoștea structura vasului și, închipuindu-și impactul, a văzut cum sirena se prăbușea exact acolo unde zăcea ceea ce părea a fi doar o bucată de țeavă fără nicio valoare. Iar după ce a reușit să recupereze într-o singură zi două timone de pe petrolierul britanic *Coimbra* (era destul de rar și să descopere o singură timonă în întreaga viață), fotografia lui Nagle a fost agățată, alături de cea a lui Lloyd Bridges*, în timoneria navei *Sea Hunter*, una dintre cele mai importante platforme de scufundări de la acea vreme. Avea doar 25 de ani.

Pentru Nagle, valoarea artefactelor descoperite, precum sirena de bronz, nu era de natură estetică sau materială, ci

* Lloyd Vernet Bridges (1913 – 1998), actor american de film, teatru și televiziune, protagonist al serialului *Sea Hunt*, unde a interpretat rolul unui scafandru.

simbolică. E destul de neobișnuit să vezi bărbați în toată firea râvnind după seturi de ceai și confecționând vitrine elegante pentru astfel de relicve fragile. Dar pentru scafandrii ca Nagle aceste fleacuri erau simbolul explorărilor, al atingerii unui tărâm necunoscut. De aceea, un telegraf expus în vitrina din sufrageria unui scafandru nu este un simplu obiect, ci un mesaj în sine: „Dacă ar fi ajuns altcineva înaintea mea în timoneria acestui vas, n-ar fi lăsat telegraful acolo.“

Nu a durat mult și instinctul l-a călăuzit pe Nagle către *Andrea Doria*, Everestul epavelor. Mărețul vas italian de pasageri s-a ciocnit în 1956, din cauza ceții dese, în largul insulei Nantucket, cu *Stockholm*, o navă suedeză. În urma impactului au murit 51 de persoane, iar alte 1659 au fost salvate înainte ca vasul să se încline pe o parte și să se scufunde la o adâncime de 75 de metri. *Doria* nu era una dintre țintele obișnuite ale lui Nagle. Toată lumea știa unde se află și mulți scafandri ajunseseră acolo imediat după ce se scufundase. Dar nava îi atrăgea pe cei mai buni scafandri interesați de epave. Era încă plină de artefacte, chiar și după atâția ani: servicii de masă din porțelan italian de calitate, pictate cu emblema legendarului vas, tacâmuri de argint, bagaje ale pasagerilor, plăci de ceramică pictate de artiști renumiți, vase din cositor pentru șerbet, bijuterii și alte decorațiuni. Pe vremea lui Nagle – și chiar în ziua de azi –, singura grijă a scafandrilor care ajungeau pe *Doria* era dacă aveau suficientă forță să ducă la suprafață toate trofeele pe care le descopereau.

Dacă *Doria* n-ar fi avut de oferit decât bogății, Nagle n-ar fi fost atât de interesat de ea. Pentru el, adevărata frumusețe a vasului consta în oportunitatea de explorare pe care o oferea. Epava zăcea înclinată pe o parte, ceea ce făcea ca orientarea în interiorul ei să fie periculoasă și înșelătoare. Un scafandru trebuia să-și imagineze totul din perspectivă oblică pentru a se obișnui cu ideea că ușile se aflau în podea, iar tavanele în dreapta acestora. *Doria* se scufundase la o adâncime mare: partea de sus a vasului se afla la o adâncime de 55 de metri, iar

partea care atingea fundul oceanului, la peste 75 de metri. Se întâmpla adesea ca scafandrii care ajungeau pe *Doria* să se dezorienteze, să rămână fără aer sau să-și piardă mințile din cauza narcozei azotului și să moară. Epava se afla la o adâncime atât de mare, întunericul era atât de dens acolo și existau atât de multe pericole, încât, chiar și după zeci de ani de când vasul se scufundase, rămăseseră neexplorate punți întregi. La acestea voia Nagle să ajungă.

În timp, a reușit să pătrundă în locuri despre care multă vreme se crezuse că era imposibil de ajuns. La el acasă, polița de deasupra șemineului a devenit un muzeu în miniatură dedicat vasului *Doria*.

Curând după începerea explorărilor, Nagle și-a îndreptat atenția asupra clopotului navei – coroana vasului, vocea lui. Pentru un scafandru nu există trofeu mai mare, iar mulți dintre cei mai remarcabili scufundători nu reușesc în toată cariera să recupereze așa ceva. Dar Nagle era hotărât să găsească clopotul navei *Doria*. Lumea spunea că e nebun; vreme de 30 de ani, îl căutaseră o mulțime de scafandri. Nimeni nu mai credea că e acolo.

Nagle a trecut la treabă. A studiat schițele vasului, albume de fotografii și jurnale ale membrilor echipajului. Apoi a făcut ceva ce puțini alți scafandri făceau: a stabilit un plan de acțiune. Avea nevoie de câteva zile, poate chiar de o săptămână întregă, ca să pună totul la punct. În plus, timp de o săptămână, niciun vas nu avea să mai ducă vreun scafandru la *Doria*. Așa că Nagle, care economisise ceva bani cât lucrase la Snap-On Tools, a hotărât să-și cumpere o ambarcațiune pentru scufundări, una pe care să o transforme după bunul plac, cu un singur scop: să descopere clopotul navei *Doria*.

Vasul acela avea să fie *Seeker*; în forma sa inițială, un model Maine Coaster lung de zece metri, construit în New Jersey de firma Henrique. În 1985, Nagle a recrutat cinci dintre cei mai buni scafandri, care-i împărtășeau pasiunea pentru explorare, și a făcut următoarea înțelegere cu ei: avea să ducă tot grupul

la *Doria* pe cheltuiala lui. Călătoria avea un scop clar: scafandrii trebuiau să descopere clopotul.

În primele zile petrecute la locul epavei, oamenii au urmat planul lui Nagle. Dar n-au găsit nimic. Clopotul nu era acolo. În acel moment, chiar și cei mai temerari scafandri ar fi renunțat la misiune. După o singură zi petrecută în largul Atlanticului, pe un vas de aproape 20 de metri lungime, și se întorcea stomacul pe dos. Nagle și grupul său stătuseră patru zile într-un soi de cadă de baie supradimensionată, de 10 metri lungime. Dar un om care vede imaginea de ansamblu nu se dă bătut așa ușor. Nagle a abandonat prova vasului *Doria*, unde făcuse cercetări împreună cu echipa, și și-a îndreptat atenția către pupă. Acum nu mai urmau niciun plan, ci instinctul – improvizau pe cea mai periculoasă epavă din Atlantic. Nimeni nu mai fusese vreodată la pupa epavei. Dar, pentru că au reușit să-și imagineze *Doria* ca pe un întreg, ca pe un sistem și nu doar ca pe o grămadă de bucăți de metal și de lemn fără legătură între ele, Nagle și grupul său au putut să-și îndrepte atenția către locuri în care altfel ar fi fost puțin probabil să caute.

În cea de-a cincea zi de căutare, au dat lovitura – au descoperit clopotul vasului *Andrea Doria*. Bărbații au sfărâmat cârligul clopotului cu un baros și au trimis trofeul către suprafață, unde a fost tras cu greu la bord. Descoperirea a șocat comunitatea scafandrilor. Potrivit înțelegerii stabilite, Nagle deținea jumătate din acest clopot, iar cealaltă jumătate le aparținea celor cinci scafandri care participaseră la căutare. Ultimul dintre ei care rămânea în viață urma să aibă drepturi depline asupra lui. Nagle a încărcat clopotul de aproape 70 de kilograme în camioneta soției sale și a rugat-o să-l ducă acasă. Când a ajuns, femeia a descoperit că, între timp, clopotul dispăruse. L-a sunat pe Nagle imediat:

— Nu știu ce s-a întâmplat cu clopotul!

Nagle a fost pe punctul de a face infarct. A sunat la Poliția Rutieră.



John Chatterton și Richie Kohler cu două artefacte extraordinare de pe submarinul necunoscut. Însă niciuna dintre aceste piese nu a dezvăluit nimic cu privire la identitatea epavei. (© Richie Kohler)



John Yurga (*stânga*) și John Chatterton la bordul vasului *Seeker*. (© John Chatterton și Richie Kohler)



Periscopul submarinului, care zace pe fundul oceanului lângă epavă. (© John Chatterton)



Un pantof cu talpă de cauciuc, aflat printre dărămăturile din cabinele ofițerilor. Membrii echipajului purtau pantofi moi în timpul atacurilor pentru a nu produce niciun sunet. (© Nova/WGBH-TV Boston)