

1995_Ufo-tech adatok a Harmadik Birodalomban

W. A. HARBINSON: Millennium

ISBN: 045061753X

ISBN13: 9780450617539

London : New English Library

1995

Noha a Csészealj Projekt című tetralógia többnyire fikció, olyan tényekre támaszkodik, amit a szerző szükségesnek tart felfedni.

Más könyveimhez végzett kutatómunkám során a londoni Imperial War Museumban két rövid, de annál érdekesebb cikkre bukkantam, amely nyomban felkeltette az érdeklődésemet. Az első Marshall Yarrownak a rutin hadijelentése volt. Yarrow a szövetségesek Legfelsőbb Főhadiszállásán dolgozott a felszabadított Párizsban, mint a Reuter tudósítója. A cikk több helyütt is megjelent, többek között a South Wales Argusban, 1944. december 13-án. Ez állt benne: „A németek karácsonyra új »titkos« fegyverrel rukkoltak ki. Ez az új fegyver lényegében egy légvédelmi eszköz, és üveggömb karácsonyfadíszre emlékeztet. Német területek fölött figyelték meg, olykor egyedül, olykor tömegesen.

Ezüstszínűek, és némiképpen áttetszőek”. A másik cikket az Associated Press jelentette meg a The New York Herald Tribune-ban 1945. január 2-án. Ugyanezt a témát a következőkkel egészíti ki: „Úgy tűnik, a nácik új fegyvert vetettek be Németország felett. Ezek a különleges »Foo fighterek« gömb alakúak, és a Beaufighterek szárnya mellett haladnak Németország felett. Pilótáink éjszakai repüléseik során már egy hónapja rendszeresen találkoznak e kísérteties objektumokkal. Senki nem tudja, milyen fegyverek ezek. A tűzlabdák hirtelen bukkannak elő, és mérföldeken át követik a repülőgépeket. A hivatalos hírszerzői jelentések szerint a földről irányítják őket rádióhullámokkal...” Az ismeretlen objektumokat utoljára 1945 májusában figyelték meg, amikor már látszott a háború vége.

E cikkek további kutatásra ösztönöztek, melynek során rábukkantam egy magas technikai színvonalú, de kevésbé ismert könyvre, Renato Vesco Intercettateti Senza Sparare című munkájára, melyben a szerző azt állítja, hogy a „Foo Fighter”-ek valóban léteztek, és eredetileg feuerballnak nevezték, és Winer Neustadtban gyártották őket az Oberpfaffenhoffeni Flugfunk Forschungsanstalt-nál (FFO). Vesco szerint a Feuerball egy lapos, kör alakú repülő szerkezet, amit speciális turbólégcsavaros hajtómű mozgat. A nácik kettős céllal használták a háború befejező szakaszában: egyrészt a radarok zavarására, másrészt a szövetséges pilóta pszichológiai megfélemlítésére. Vesco szavaival: „A tűzserű aura, amit a gazdag üzemanyag-keverék okoz a repülő szerkezet körül, a kémiai adalékokkal együtt alkalmazva túlionizálja a levegőt a repülőgép körül – általában a szárnyvégek és a farok környékén –, ami a gépek H2S

radarjainál erős elektrosztatikus zavart okoz”. Vesco állítása szerint a Feuerball alapelveit később felhasználták egy jóval nagyobb „szimmetrikus, kerek repülő szerkezet”-nél, a Kugelblitznél (vagyis Gömbvillámnál), ami e függőlegesen felszálló repülőgépek első típusa volt.

Még kíváncsibb lettem, és a kutatásaimat Nyugat-Németországban folytattam, ahol tekintélyes mennyiségű cikket találtam – többnyire az ötvenes évekből – egy bizonyos Rudolf Schriever Flugkapitanról. Az egyik cikk állítása szerint a Luftwaffe egykori aeronautikai mérnöke tervezte 1941-ben a „repülő fedő” nevű járművet, amit 1942 júniusában teszteltek. Egy másik cikk szerint ugyanez a Rudolf Schriever Flugkapitan „három megbízható kollégájával” 1943 augusztusában megalkotta az első igazi „repülő korongot”, majd 1944 nyarán a prágai BMW gyár East Halljában újraalkotta az eredeti modellt, de a korábbi gázturbina helyett sokkal fejlettebb sugárhajtóművet alkalmazott. Egy harmadik cikk azt állította, hogy a repülő korong eredeti terveit két „tapasztalt német mérnök”, Habermohl és Miethé készítette egy olasz fizikus, bizonyos Dr. Bellonzo közreműködésével. Egy másik jelentés szerint (ami később része lett Rudolf Luser őrnagy nélkülözhetetlen, Oberman Secret Weapons of World War II című, 1959-ben Londonban, Neville Spearman, majd ugyanabban az évben a New York-i Philosophical Library kiadásában megjelent kötetének) Habermohl és Schriever egy nagyméretű, kerek, „állítható szárnyfelületű járművet szerkesztett, ami egy központi kupola körül forgó korong volt, míg Miethé egy „diszkosz alakú korongot tervezett, amit állítható fúvókájú sugárhajtóművek” hajtottak. A repülő csészealj átmérője a jelentések szerint 42 méter (137,76 láb), a magassága az alaptól a kupola tetejéig 32 méter (104,96 láb) volt, és állítólag megközelítően 40 000 láb magasra tudott emelkedni, ugyanakkor vízszintesen 2000 kilométer (1250 mph) sebességre volt képes. Ez egyre izgalmasabb volt... ám egy sor ellentmondásra lettem figyelmes.

Nem sokkal a háború után Schriever Flugkapitan Bremerhaven-Lehébe költözött, a Hökerstrasse 28 alá. Ott adott egy interjút, amiben kijelentette, hogy a csészealjat valóban megépítették, és az 1945 áprilisában berepülésre készen állt, a tesztet azonban a szövetségesek előrenyomulása miatt elhalasztották, a tervek meg vagy megsemmisültek, vagy elvesztek. Schriever kijelentésének ellent mondott egy állítólagos szemtanú, bizonyos Georg Klein, aki kijelentette, hogy ő 1945. február 14-én a saját szemével látta a Schriever-csészealjat. Klein állítását kétségbe vonja a 8. Légi Flotta Hadinaplója, amelyben az áll, hogy a kérdéses napon sűrű felhőtakaró volt Németország felett, esett az eső, és rosszak voltak a látási viszonyok – egyszerűen aligha volt alkalmas az idő berepüléshez. Akárhogy is, Vesco kitűnően dokumentált könyvében, az Intercept UFO-ban azt írja, hogy a Kugelblitz nevű repülő szerkezet – egy forradalmian új szuperszonikus jármű – valamikor 1945 februárjában készült el Thuringiában, a Kahla melletti föld alatti komplexumban.

1975-ben a Luftfahrt International hírül adta, hogy az 50-es évek vége felé meghalt II. világháborús Rudolf Schriever Flugkapitan iratai között megtalálták egy repülő csészealj

hiányos (többnyire elavult) dokumentumait, köztük egy sor vázlatot (melyek nagy részét, úgy tűnik, a halála előtt újrarajzolt), meg számos újságkivágást, ami róla és feltételezett csészealjáról szólt. Na már most, mivel sem Schriever, sem Miethe csészealj-dokumentumai nem vezettek el egy működőképes csészealjhoz, a Luftfahrt International utánajárt a dolognak, és megállapította, hogy Schriever a halála előtt meg volt győződve arról, hogy az akkoriban egyre gyakoribb ufóészlelések során az ő eredeti terveiből továbbfejlesztett repülő csészealjakat látták. Igaz lehet ez?

Vizsgáljuk meg a lehetőségeket. Schriever verziója szerint a csészealjának utolsó változatát 1944 elején készítették el Prágában, a BMW telepén, és az 1945 áprilisára állt berepülésre készen. Georg Klein szerint egy hasonló csészealj repült Prága környékén 1945 februárjában. Az olasz Renato Vesco szerint – aki látszólag mit sem tudott a Schriever-legendáról – egy különleges képességű, Kugelblitznek nevezett repülőszerkezetet teszteltek ugyanabban az időpontban Thüringiában, Kahla mellett. Adjuk hozzá ehhez az információhoz azt, hogy a BMW gyár gázturbina-kísérletei akkoriban a Berlin melletti Spandau egyik külvárosában folytak – ahol Renato Vesco szerint számos Kugelblitz-kísérletet folytattak – és a kísérleteket később áttelepítették a saarbrückeni Wittringenbe, majd 1944-ben továbbvitték Thüringia és Nordhausen föld alatti komplexumaiba. Az egész, a Harz-hegységtől Thüringián át Csehországig és Mahrenig húzódó ívben helyezkedett el a németek utolsó állása, a tudományos és technikai komplexumok sora, köztük a felbecsülhetetlen értékű Mittle-Werke üzemek, melyeket később mindenestül Peenemündebe költöztettek át. Azt tudjuk, hogy Hitler a háború hanyatló szakaszában onnan várta a megoldást egy „titkos fegyver” formájában.

1978 májusában a hannoveri vásár 111-es standján néhány úriember egy technikai magazint osztogatott, ami a Brisant címet viselte. Az újságban két, látszólag nem összefüggő cikk volt olvasható. Az egyik az Antarktisz tudományos jövőjéről értekezett, a másik a németeknek a II. világháborúban gyártott csészealjaiáról szólt. A csészealjról szóló cikk a fenti információkat tartalmazta, és kiegészítette azzal, hogy a Csészealj Projekt kutatóközpontjai Csehországban és Mahrenben voltak. Ha figyelembe vesszük, hogy Prága Csehországban van, és hogy Csehország a Harz-hegység-Thüringiai Mahren ív mellett terül el, akkor látjuk, hogy lényegében nem is fekszik olyan messze a föld alatti komplexumoktól. A cikk tartalmazott egy részletes rajzot is a II. világháborús repülőcsészealjról, de a tervező nevét nem említette meg, viszont megjegyezte, hogy a rajzon a nyugatnémet kormány biztonsági előírásainak megfelelően változtatásokat végeztek. A cikkben az ismeretlen szerző kijelentette, hogy a II. világháború alatt az ilyen és hasonló találmányokat azonnal be kellett jelenteni a Szabványügyi Hivatalnál, ahol azt a Patent-und Strafgesetzbuch 30. és 99. paragrafus értelmében azonnal „Titkos” jelzéssel látták el, elkobozták a szerzőtől, és Himmler titkos kutatóintézetébe továbbították. És ugyanezen cikk szerint ezen szabadalmak nagy része később orosz aktákban bukkant fel, mások brit és amerikai aktákban, a maradék pedig „számos eltűnt német tudós és SS-tiszt birtokában volt”. (A háború után sem az oroszok, sem a britek és az amerikaiak nem fedték fel, hogy mit találtak a titkos német támaszpontokon, érdemes megjegyezni, hogy 1945-

ben Sir Roy Feddon, a Repülésügyi Minisztérium Németországba küldött technikai bizottságának vezetője kijelentette: „Elég tervet és tervrajzot láttam ahhoz, hogy felismerjem: ha még néhány hétig el tudták volna nyújtani a háborút, néhány valóban hatásos és halálos, egészen újszerű fegyverrel kellett volna szembenéznünk.” És 1965-ben Edward J. Ruppelt százados, akkoriban az Amerikai Légierő Blue Book Projektjének igazgatója leírhatta a következőket: „Amire a háborúnak vége lett, a németeknek egy sor radikálisan újszerű repülő szerkezetnek és irányított rakétának volt a birtokában. Ezek többsége kezdetleges állapotban volt, de akkoriban ezek hasonlítottak leginkább az UFO-észlelésekben szereplő repülőszerkezetekhez.”)

Ugyanez a cikk megemlíti azt is, hogy 1938-ban Hitler, aki meg akarta vetni a lábát a Déli-sarkon, expedíciót küldött oda, amely Alfred Richter százados vezetésével felderítette a Dél-Afrikához közeli vidékeket. Három héten keresztül mindennap felszállt egy repülőgép a Schwabenland nevű hajóról, hogy keresztül-kasul bejárja a norvég felfedezők által Maud királynő-földnek nevezett területet. A németek tovább jutottak a norvégeknél, és meglepetésükre olyan területeket is találtak, amit nem borított hó. Repülőgépeikkel mintegy 320 000 négyzetmérföldnyi területet kutattak át, és ennek a felét le is fényképezték. E munkájuk során több ezer, svasztikával megfejtelt, kihegyezett fémpálcát szórtak szét, ami a jégbe fűrődve függőlegesen állva maradtak. Amikor végeztek, a területet átkeresztelték Neuschwabenlandnak, azaz Új-Svábföldnek, és a Harmadik Birodalomhoz csatolták.

A Brisant szerint a német hajók és tengeralattjárók a háború végéig folyamatosan cirkáltak Dél-Afrika és az Antarktisz partjai között. Azután 1945 márciusában, a háború befejezése előtt két német tengeralattjáró, az U-530 és az U-977 elhagyta a balti kikötőt. A jelentések szerint a fedélzetükön voltak a Csészealj Projekt tagjai, az utolsó működőképes csészealj alkatrészei, a feljegyzések, a tervrajzok, és a Nordhausenben és a Harz-hegységben lévő föld alatti komplexumok tervrajzai. A két tengeralattjáró elérte Neuschwabenland, pontosabban Maud királynő-föld partjait, és ott kirakodott. Végezetül, két hónappal a háború után ugyanazok a tengeralattjárók titokzatos módon Argentína mellett bukkantak fel, ahol a legénységet őrizetbe vették, majd átadták az amerikai hatóságoknak.

Ezek után egy évvel Amerika elindította minden eddiginél nagyobb szabású Antarktisz-expedícióját. Miközben a hivatalos verzió szerint az expedíció célja „Antarktisz 16 000 mérföldes partvidékének alapos felderítése” volt, a Brisant különösnek találta, hogy a veterán Déli-sark-kutató, Richard Evelyn Byrd admirális vezette Highjump-hadművelethez minek kellett tizenhárom hajó, két hidroplán, egy repülőgép-anyahajó, hat kétmotoros R4D szállítógép, hat Martin PBM szárnyashajó, hat helikopter, és 4000 ember. Az is megfontolandó, hogy miután 1947. január 27-én partra szálltak a németek által Neuschwabenlandnak nevezett területen, több kisebb egységre váltak szét. Az expedíciót mindvégig titokzatosság övezte, a hivatalos jelentések szerint hatalmas eredményeket tudtak felmutatni, több mindent tudtak meg a Déli-sarkról, mint addig valaha is. Mindamelllett többnyire külföldi források arról beszélnek, hogy

korántsem ez volt a helyzet; hogy Byrd már az első napon elveszítette emberei nagy részét; hogy legalább négy repülőgépe nyomtalanul eltűnt; és hogy bár az expedíciót hat vagy nyolc hónapra tervezték, az emberek már 1947 februárjában, vagyis pár hét múlva visszatértek Amerikába. A Brisant szerint Byrd admirális később azt nyilatkozta egy riporternek (ennek csak másodkézből való leírását leltem fel), hogy erre „biztonsági okokból volt szükség, hogy a sark felől támadó ellenséges vadászokat el tudják kerülni”, és hogy ha az Egyesült Államok egy újabb háborúba keveredett volna, akkor „olyan vadászgépekkel kellett volna megküzdenie, amelyek szédítő sebességgel képesek egyik sarktól a másikig repülni.” Ugyancsak a Brisant szerint Byrd admirálist titkos kihallgatásoknak vetették alá, és tíz évre eltiltották az Antarktiszról.

Mindez azt sugallta, hogy a náci a II. világháború alatt az Antarktiszra szállították a föld alatti komplexumok berendezéseit, majd a háború végén az U-530 és U-977 tengeralattjárókon odavitték a Csészealj Projekt tudósait. A tengeralattjáró legénységét a baráti országnak tartott Argentína hatóságai kihallgatták, mire az Egyesült Államok egy tudományos expedíciónak álcázott katonai felderítő egységet küldött a Déli-sarkra, amit azonban az ottani német csészealjok szétziláltak, mire Amerika visszarendelte az expedíciót, és nekilátott saját csészealjának megépítéséhez, mégpedig a németektől zsákmányolt tervek alapján.

A másik cikk kevésbé volt érdekes. Sokkal inkább az Antarktiszban rejlő lehetőségeket számba vevő propagandaanyag volt. Lényegében leporolta a Német Demokratikus Köztársaság követelését, amely szerint maguknak követelik az Antarktisz egyes régióit, amit a náci arrogánsan eloroztak a norvégektől, és Neuschwabenlandnak kereszteltek el.

Figyeljük meg a cikk nemzetiszocialista beütését, és ne feledjük, hogy a Brisant egyszeri kiadvány volt, amelynek eredete felderíthetetlen. Ugyanakkor figyeljük meg, hogy az egész elmélet mennyire emlékeztet az „üreges sarkvidék”-ről szóló ufómítoszra. A cikk egyebek mellett ugyanis azt sugallja, hogy a németek már a háború alatt ellenőrizték a sarki területeket, és a déli-atlanti-óceáni vizeket. Tény, hogy két évvel a Richter-expedíció után a Pinguin nevű német cirkáló megközelítette a Maud királynő-föld közelében – tehát lényegében hazai vizeken horgonyzó norvég bálnavadász hajókat, melyeket órák alatt elfoglaltak és elkoboztak. Megkezdődött tehát az Antarktiszért folyó harc. 1941 májusában öfelsége hadihajója, a Cornwall felkutatta a Pinguint, és elsüllyesztette, miután a Pinguin elfoglalt több mint 135 000 tonna szövetséges hajórakományt. Az is történelmi tény, hogy a Pinguin testvérhajói, a Komet és az Atlantis a háború végéig folytatta a sarki vizek fosztogatását.

A két tengeralattjáróra vonatkozóan újabb érdekes információkra bukkantam. az U-977-es Heinz Schaeffer kapitány vezetésével valójában 1945 áprilisában futott ki a balti-tengeri Kiel kikötőjéből, április 26-án megállt Christiansund Southnál, majd onnan másnap továbbindult, és legközelebb csak Argentínában, Mar del Platánál látták 1945. augusztus 17-én, vagyis négy hónap múlva. Hol volt a tengeralattjáró ez idő alatt? Schaeffer kapitány szerint azzal a céllal

futottak ki, hogy ellenőrizzék a Déli-Atlanti-óceánt. Pár nappal azután, hogy Christiansundban üzemanyagot vettek fel, a hajó rádióján hallották, hogy a háborúnak vége. Schaeffert úgy gondolta, a szövetségesek nem bánnának velük kesztyűs kézzel, ezért felajánlotta a legénységnek a választást: vagy partra szállnak Norvégiában, vagy elmennek vele az akkor barátságosnak ítélt Argentínába. Mivel néhányan úgy döntöttek, hogy hazamennek, néhány napot a norvég partok közelében töltöttek, és május 10-én Bergennél partra tettek néhány embert. A többiek pedig nekivágtak a háború talán legtovább tartó víz alatti útjának: az Északi-tengeren, az Angol-csatornán át, Gibraltár, majd az afrikai partvidék mellett elhaladva, hatvanhat nap után bukkantak felszínre a Déli-Atlanti-óceán kellős közepén. Az elkövetkező hónapot hol a felszínen, hol a víz alatt töltötték, egyszer felbukkantak a Zöld-foki-szigetekenél, egyszer partra szálltak a Branca-szigeten, máskor a nyílt vízen maradtak, és hamis vitorla és árboc segítségével teherhajónak álcázták magukat. Végül Rio de Janeiro közelében hallották a rádióban, hogy egy másik tengeralattjáró, az U-530-as River Plate-nél felszínre jött, és hogy a legénységet, mint hadifoglyokat átadták az Egyesült Államok hatóságainak. Ezen felbuzdulva Kielből való elindulásuk után négy hónappal, 1947. augusztus 17-én végre elmentek Mar del Platába.

Schaeffer kapitány előadta ezt a fantasztikusnak tűnő történetet az argentin hatóságoknak, akiket különösen három dolog érdekelt: 1. Merre járt az U-977, amikor a Babia nevű brazil gőzös elsüllyedt? 2. Miért tartott az U-977-esnek olyan sokáig az út Argentínáig? és 3. Vitt-e a fedélzetén „politikailag fontos” személyt Argentínába? Schaeffer tagadta, hogy a Babia közelében tartózkodott volna, amikor az elsüllyedt. Kései érkezését az imént idézett fantasztikus történetekkel magyarázta. És kijelentette, hogy az U-977-esen nem tartózkodott „politikailag fontos” személy.

Ennél is érdekesebb azonban, hogy néhány héttel később egy magas rangú katonatisztekkel álló angol-amerikai vizsgálóbizottság repült Argentínába, és heteken át vizsgálta az U-977 „titokzatos esetét”. Schaeffert számtalanszor kihallgatták, és arra voltak kíváncsiak, hogy nem Hitlert és Bormann-t szállította-e előbb Patagóniába, majd a titkos antarktiszi támaszpontra. Annyira komolyan vették az ügyet, hogy Schaeffert és legénységét – és Otto Wehrmutot, az U-530 kapitányát – később egy Washington melletti hadifogoly-táborba vitték további kihallgatások céljából. A kihallgatásokra vonatkozóan nem találtam semmilyen jegyzőkönyvet, amiből arra következtettem, hogy Schaeffer továbbra is tagadta, hogy bárkit is szállított volna bárhová. Mindenesetre Antwerpenben átadták őt a briteknek, akik további hónapokon át faggatták. Feltéve, hogy Schaeffer az igazat mondta, és hogy a szövetségesek semmit nem találtak a hajóban, igen különösnek tűnik, hogy az amerikaiak később visszavitték a tengeralattjárót az Egyesült Államokba, és torpedókkal szétlőtték. Ami Schaeffert illeti, őt visszavitték Németországba, de mert elege volt abból, hogy szem előtt van, visszament Argentínába a bajtársaihoz.

Fennáll a lehetősége, hogy Schaeffer hazudott. Először is igen különös, hogy a szövetségesek ekkora figyelmet szenteltek a két tengeralattjárónak. Az is elgondolkodtató, hogy vajon miért hitték azt, hogy Hitler és Bormann – vagy akárki – olyan valószínűtlen helyre menekül, mint az Antarktis? Végül azt is érdemes megjegyezni, hogy Schaeffer feladata a háború alatt Regen és

Peenemünde védelme volt, ezért igen alkalmas volt a déli-atlanti vizek védelmére. Mindamellet az azon kiválasztott náci tisztok között volt, akiket a Harz-hegységbe vittek, hogy ott megismerkedjenek a rendkívül fejlett XXI tengeralattjárókkal. Más szóval Schaeffer tehát egyaránt jól ismerte a nácik titkos föld alatti támaszpontjait, és az Antarktiszra vezető útvonalakat.

Tekintsük át a helyzetet. Nincs rá bizonyíték, de igen valószínű, hogy a német Feuerball létezett, és hogy a II. világháború alatt az volt felelős az első ufoészlelésekért; továbbá, hogy a különleges repülő szerkezetnek számító Kugelblitzet a háború befejezése előtt pár héttel Németországban letesztelték.

A Brisant hasábjain (és később több más, ortodox újságban) megjelent, névtelen rajzok a háború idején tudomásunk szerint nem létező anyagra hivatkoztak. Ez azt sugallja, hogy a Schriever által az ötvenes években felújított vázlatok lehettek. Ha feltesszük, hogy Schriever „eltűnt” vagy „ellopott” rajzai valójában az SS kezében voltak, akkor elképzelhető, hogy valamelyik föld alatti komplexumukban – akár Nordhausenben, akár Kahlában – tényleg megépítettek egy csészealjat, és azt tesztelték 1945 elején, majd a szövetségesek előrenyomulásakor megsemmisítették.

Schriever, Miethe és Bellonzo rajzainak reprodukcióiból tudjuk, hogy az a repülő csészealj bármennyire is primitív volt, katonai prioritást élvezett. Tekintettel arra, hogy a szerkezetre vonatkozó valamennyi feljegyzés eltűnt a háború végén, az emberben felmerül a gondolat, hogy a legfanatikusabb nácik, akik annak idején a projektet felügyelték, a tervekkel és felszereléssel együtt valóban eltűnhettek szem elől. Nem beszélve a több ezer eltűnt hadifogolyról, akiknek a káoszban könnyen nyoma vesztetett.

Ezek az emberek vajon nem az Antarktiszra szöktek? Az elfogadott véleménnyel ellentétben nagyon is valószínű, hogy a nácik a háború éveiben folyamatosan szállítottak felszerelést és embereket az Antarktiszra.

És arról se feledkezzünk meg, hogy a korabeli tengeralattjárók 7000 mérföldet tudtak megtenni egyhuzamban a víz alatt. És mivel a németeknek a Déli-Atlanti-óceánon számos tankhajójuk volt, amely akár 2000 tonna üzemanyagot is tárolni tudott, akkor a tengeralattjárók víz alatti tartózkodási idejét akár a háromszorosára is tudták növelni.

Ami a németeknek az Antarktiszon épített föld alatti támaszpontját illeti, elég, ha megemlítjük, hogy a náci Németország gigantikus föld alatti objektumaiban hatalmas szélcsatornák, szerelőcsarnokok, erőművek, felszállóhelyek, szállások – a munkások részére táborok – is voltak. Mégis csak nagyon kevesek tudtak róluk. Ha pedig feltételezem, hogy a németek által a Déli-sarkra szállított felszerelés egy ilyen föld alatti támaszpont megépítéséhez kellett, és ha ehhez hozzáteszem, hogy az amerikaiak, az angolok és az oroszok egyaránt igyekeztek eltitkolni az ufoészleléseket, akkor jó okom volt e regény megírására.

A szkeptikusok érvelhetnek azzal, hogy a Harmadik Birodalomról írott könyvek rendre kerülnek, vagy „nevetségesnek” ítélik a németek titkos fegyvereiről szóló legendákat. Jusszon azonban

eszükbé, hogy ezek a fegyverek valóban nagyon fejlettek voltak, és a fejlesztésük a rettegett halálfejes SS felügyelete alatt folyt, ezért nem volt hozzáférhető a történetírók előtt. Albert Speer, mint fegyver- és haditermelési miniszter, maga is kétségbe vonta az ilyen „titkos fegyverek” létezését, de az egyébként nagyszerű könyvében, az *Inside The Third Reich* (Weidenfeld & Nicholson, London, 1970) címűben azért bevallja, hogy a háború utolsó hónapjaiban voltak kétségbeesett erőfeszítések valamilyen csodafegyver kifejlesztésére, és bár azt állította, hogy nem voltak meg a feltételek a gyártáshoz, később azt is elmondta, hogy „alábecsülte... a gyárakban felhalmozott, elképesztő mennyiségű nyersanyagot”. Speer ugyanilyen szkeptikus volt, amikor Robert Ley, a munkaügyi miniszter 1945 áprilisában izgatottan elmondta neki, hogy a német tudósok felfedeztek egy „halálsugárt” (valószínűleg a lézerfegyverről volt szó). Ez azért érdekes, mert Heinz Schaeffer, az U-977-es tengeralattjáró kapitánya U-boat 977 című (1952, London, William Kimber) könyvében azt állította, hogy az egyik SS-es barátja 1945-ben meghívta egy „halálsugárral” működő fegyver bemutatójára. Sajnálatos, hogy Schaeffernek nem maradt ideje a bemutatóra, mert elfoglalták a nevezetes kieli indulás előkészületei.

A fikció kedvéért felhasználtam két SS tábornok, Hans Kammler és Artur Nebe nevét. Az olvasót ezért talán érdekli, hogy Nebe neve szerepelt a nácik „halállistáján” a Hitler elleni merényletet követően, de a haláláról nem maradtak feljegyzések, nyilván mert elmenekült. Ami Kammler tábornokot illeti, az ő karrierje jól van dokumentálva a V-1 és V-2 rakétákról szóló történetekben, de hogy 1945 áprilisában hova tűnt, az ma is titok. A német csészealj-team többi tagjáról annyit, hogy Bellonzo és Schriever már halottak, Habermohl a hírek szerint az oroszok foglya lett (ezért az amerikaiak háború utáni félelme az oroszoktól). De talán ennél érdekesebb, hogy Miethe, aki azt állította a sajtónak, hogy részt vett a Csészealj Projektben, később az amerikaiaknak és a kanadaiaknak dolgozott. Végezetül megemlítem, hogy az AVRO repülő csészealjának prototípusa, amit átadtak az amerikaiaknak, és amit kudarcnak ítélték, most Amerikában van, a Légierő Fort Eustisban lévő múzeumában, Virginia államban.

Noha a Csészealj Projekt tetralógia többnyire fikció, a történet valós tényekre támaszkodik, mely tényeket további vizsgálatoknak érdemes alávetni.