

Bindes i avsaknad
av original

UTRIKESDEPARTEMENTET

Handläggare: Amb. Bengt Rösiö

63/022

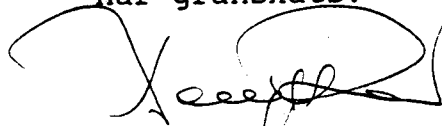
PROMEMORIA

1993-03-04

HP 485

Haveriet vid Ndola - slutrapport

Härmed överlämnas min redogörelse kring de uppgifter som förekom i brittisk press att Dag Hammarskjölds plan skulle ha störtat på grund av en nedskjutning. Även andra uppgifter i sammanhanget har granskats.



Bengt Rösiö

HAVERIET VID NDOLA. En förnyad granskning.

Den 11 september 1992 publicerade den engelska tidningen The Guardian ett brev undertecknat av mr George Ivan Smith och dr Conor Cruise O'Brien. Kort dessförinnan hade ett italienskt plan i FN-tjänst skjutits ner över Sarajevo och Smith-O'Brien skrev att detta var ett nytt exempel på kränkningar av FN. De hade, hette det i brevet, bevis i form av en bandupptagning att generalsekreterare Dag Hammarskjölds plan skjutits ner då det var under inflygning till Ndola natten mellan 17 och 18 september 1961.

Brevet väckte stor uppmärksamhet i media: BBC tog upp det och gjorde en intervju med Smith och nyheten publicerades världen runt. Ett av skälen var förmodligen att George Ivan Smith var en av Hammarskjölds närmaste medarbetare - han hade under många år i FN-tjänst varit ett slags talesman och presschef och tjänstgjort i Afrika, bl.a. en kort tid i Katanga, den provins som numera heter Shaba i sydöstra hörnet av dåvarande Kongo (nu Zaire). Dr O'Brien var vid tidpunkten för Ndolahaveriet FN-chef i Katangas huvudstad Elisabethville (nu Lubumbashi). Det var där strider utbrutit mellan FN-styrkor och katangesiskt gendarmeri under ledning av utländska soldenärer. Hammarskjöld hade därför sett sig nödsakad att flyga till Ndola i Nord-Rhodesia (nuvarande Zambia) för att uppnå ett vapenstillestånd genom förhandlingar med Katangas självutnämnde president Moïse Tshombe.

Det visade sig snabbt att den bandinspelning Smith hade inte var någon bekräftelse av den som skjutit ner Hammarskjölds plan SE-BDY utan blott en 1981 gjord inspelning av en fransk f.d. FN-mans översättning till engelska av de anteckningar han gjort under ett samtal med en belgisk pilot, Beukels. Fransmannen var ambassadör Claude de Kémoullaria, senare bl.a. fransk ambassadör till FN. de Kémoullaria läste vid mitt besök i Paris upp sina anteckningar men förklarade sig beredd utlämna dem endast om man på svensk sida åtog sig att göra en ny utredning.

Samtalet mellan de Kémoullaria och belgaren ägde rum i februari 1967. Året därpå nämnde de Kémoullaria saken för f.d. biträdande generalsekreteraren i FN Sir Brian Urquhart som uppmanade honom gå till polisen. Så skedde ej. 1974 hade de Kémoullaria samtal med två svenska diplomater, 1981 med en svensk journalist, Gunnar Möllerstedt, som gjort den fyra timmar långa TV-filmen "Generalsekreteraren". Enligt Möllerstedt skulle därvid ha förmedlats ett anbud om sammanträffande med den belgiske piloten och ev. ytterligare någon, dock endast mot ett honorar av sådan storleksordning att Sveriges Radio/TV icke kunde betala det. Samtalen med de svenska diplomaterna ledde till att en UD-man som var expert på Ndolahaveriet skulle ha ett samtal med de Kémoullaria i november 1974. de Kémoullaria uppger att ett sådant samtal ägde rum men den svenske diplomaten förnekar det.

Sedan de Kémoullaria sagt sig vara beredd överlämna sina anteckningar om en ny svensk utredning tillsattes hade ambassadör Brattström ett sammanträffande med de Kémoullaria varvid denne lovade överlämna anteckningarna i renskrivet skick senast i slutet av november 1992. Så skedde ej. Mitt uppdrag som var tidsbegränsat förlängdes till den 15 februari 1993. Efter flera påstötningar överlämnade de Kémoullaria materialet till svenska ambassaden i Paris den 11 februari. Detta material - för vilket de Kémoullaria förbehållit sig publiceringsrätt - är ett annat än såväl de franskspråkiga anteckningarna som utskriften av bandupptagningen.

Den belgiske pilotens bekräftelse gick ut på att han med ett Fougoplan startat från Kolwezi i Katanga på order av en major

Lamoumine som i sin tur tog order av en europeisk industriman, kallad "Mr X". Beukels hade flugit till Ndola och där skjutit varningsskott mot SE-BDY efter att över radion ha begärt att det skulle flyga till staden Kamina i Katanga. Ett av varningsskotten skulle ha skadat en roderlina varvid SE-BDY inte längre kunde manövreras utan störtade.

Under hösten 1961 hade en Fouga Magister, ett franskt byggt jetskolplan, fört av legopiloten José Delin terroriserat FN-trupp som vid den tiden inte förfogade över eget flyg. Efter Ndolahaveriet yppades naturligtvis omedelbart misstanken att SE-BDY skjutits ner av Fougan. Den rhodesiska undersökningskommissionen fann att detta varit omöjligt, och som skäl åberopades bl.a. att Fougans aktionsradie endast var 135 nautiska mil medan avståndet Kolwezi-Ndola var 230 nautiska mil. de Kémoularias sagesman hade emellertid angivit en långt större aktionsradie. Genom ambassaden i Paris har nu införskaffats specifikationer för Fougan av vilka framgår att aktionsradien var c:a 420 km; 135 nautiska mil är blott 250 km. Avståndet Kolwezi-Ndola är 431 km. Flygvapnet har därefter gjort beräkningar och kommit fram till att en Fouga, om fälltankar använts och vindförhållanden m.m. varit gynnsamma, skulle ha kunnat flyga från Kolwezi till Ndola och åter, samt under ett par minuter utföra ett uppdrag. Praktiskt är dock detta ytterst svårt. Det skulle ha förutsatt att man i Kolwezi kunnat avlyssna det meddelande som SE-BDY kl. 23.11 lokal tid sände till tornet i Ndola angivande ankomst tvärs Ndola (abeam Ndola) kl. 23.47. Om Fougan kort därefter startat från Kolwezi hade det kunnat hinna fram till den punkt där man visste att SE-BDY måste komma in för landning. Detta hade förutsatt att man haft "turen" beräkna de båda planens respektive flyghastighet praktiskt taget exakt, haft den mycket osannolika "turen" att i mörkret både få syn på och beskjuta SE-BDY, samt tagit risken av bränslehaveri på hemvägen. Haveriexpertisens analys av flygplanets nedslag i skogen och av vrakdelarna tyder inte heller på nedskjutning.

Även andra omständigheter gör att man får intrycket att det hela är en efterhandskonstruktion avsedd att säljas till media. Beukels anger som stöd för sin trovärdighet att han kände till händelseutvecklingen i Katanga, men denna hade under åren 1961-67 utförligt behandlats i böcker, FN-dokument samt ett stort antal tidnings- och tidskriftsartiklar. Avsikten var att tvinga Hammarskjöld till Kamina för att där förklara för honom vilka problem FN-aktionen kunde medföra för Afrika, framförallt dess vita befolkning. Det synes dock osannolikt att inställningen till legoknektarna skulle ha förbättrats om FN:s generalförsamling vid det årliga öppnandet nästa dag fått underrättelsen att dess generalsekreterare kidnappats och satt som gisslan på den av FN kontrollerade Kaminabasen. Det synes dock beklagligt att de Kémoularias uppgifter icke lämnats ut tidigare då det rimligtvis funnits bättre möjligheter än idag att söka identifiera och förhöra den belgiske piloten som kan antas ha haft tillgång till andra informationer av intresse för en förnyad haveriutredning. Enligt de Kémoularias version var haveriet således inte en olyckshändelse, ehuru Beukels vill mena det, utan det katastrofala resultatet av ett väpnat försök till flygplanskapning, något som i Frankrike och Belgien liksom annorstädes är ett synnerligen allvarligt brott.

2. Det har emellertid således framkommit att de rhodesiska uppgifterna om Fougans prestanda icke var korrekta. Dessa uppgifter återfinns i den utredning som företogs av en juristkommission tillsatt av regeringen i dåvarande Federationen Rhodesia och Nyasaland. Dessförinnan hade enligt internationella principer

tillsatts en rhodesisk haverikommission till vilken adjungerats experter från Sverige (Statspolisen, Luftfartsstyrelsen, Statens Kriminaltekniska Anstalt, Transair och UD), ICAO och den internationella pilotfederationen IFALPA. Senare tillsatte även FN en utredningskommission och i Sverige upprättades en arbetsgrupp under ledning av dåvarande justitiekanslern Sten Rudholm för att följa utredningsarbetet. En stor del av detta grundar sig givetvis på de uppgifter som införskaffades av rhodesiska vederbörande. Man har ju då anledning att ställa sig frågan huruvida rhodesierna lämnat även andra uppgifter som i efterhand visar sig felaktiga.

UD:s mycket omfattande arkiv i ärendet, uppskattningsvis 10.000 sidor, genomgicks, både för att undersöka om där fanns något stöd för nedskjutningsteorin och för att fastställa huruvida allt material kunde frisläppas. Det visade sig att ett antal handlingar sekretessbelagts, huvudsakligen därför att de innehöll uppgifter och vittnesutsagor som inte kunde återges under utredningens gång eftersom de i så fall kunnat påverka andra vittnen. Vidare fanns några enstaka handlingar som utgjorde angrepp på rhodesiska myndigheter samt ett fåtal handlingar som hemligstämplats av hänsyn till personlig integritet. Något skäl att alltjämt hålla dem sekretessbelagda synes mig inte finnas.

Därjämte visade det sig emellertid att såväl statspolisen genom kriminalkommissarie Otto Danielsson som luftfartsstyrelsen uttalat kritik mot det rhodesiska sättet att driva utredningen. En viss ehuru mildare kritik framfördes även i den rapport som lämnades av arbetsgruppen och som återfinns i publikationen "Utrikesfrågor 1962". I denna heter det sålunda bl.a. att "haverikommissionens arbetssätt synes icke ge anledning till befogad kritik. Kommissionen har, utan hänsyn till utredningskostnaderna, företagit en allsidig och i allt väsentligt noggrann undersökning. Icke vid något tillfälle har kommissionens ledamöter visat tendens att vilja undertrycka något som kunnat vara av betydelse för utredningen". Dock anför arbetsgruppen att det kan "ifrågasättas om icke kvalificerad polisiär expertis bort ingå i kommissionen". Dessutom framfördes allvarlig kritik mot den anmärkningsvärda avsaknaden av efterforsknings- och undsättningsåtgärder.

Statspolisen har således kritiserat den rhodesiska haverikommissionen för att den vägrat utföra vissa försök med lysraketer, en begäran som även framförts av det svenska sändebudet envoyén Bratt som begärt få träffa premiärminister Welensky men hänvisats till utrikesministeriets generalsekreterare Parry. Danielsson påtalar även att rhodesierna icke gjorde någon undersökning av SE-BDY's roderlinor, ingen systematisk undersökning av vrakdelarna i avsikt att finna kulhål, att de ej gått med på att göra vissa provskjutningar och rekonstruktioner, att de visserligen inte direkt hindrat men ej heller hjälpt de svenska teknikerna göra vissa undersökningar. Danielsson kritiserar uraktlåtenheten att systematiskt och noggrant låta erfaren kriminalteknisk expertis redan i ett tidigt skede granska tillvaratagna flygplansdelar och undersöka skador som kan ha förorsakats av beskjutning av olika slag mot flygplan. Man hade även gjort sig skyldig till anmärkningsvärt slarv även om så icke skett i ont syfte: Man hade t.ex. på platsen grävt ner pilotens pannben istället för att lämna det till obducenterna. Man hade icke hört samtliga de afrikanska kolare som befann sig nära vrakplatsen, och de förhör som gjordes betecknade han som icke tillfredställande. Överhuvudtaget hävdade Danielsson att den rhodesiska haverikommissionen alltsedan arbetets början ådagalagt en ensidig inställning och hyst den förutfattade meningen att haveriet berodde på förarfel. Särskilt vände han sig mot att kommissionen leddes av Rhodesia-Nyasalands Federal Director of Civil

4

Aviation, Wing Commander Maurice Barber som i denna sin befattning bar ansvaret för det undsättnings- och räddningsarbete mot vilket synnerligen allvarlig kritik kunnat riktas och har riktats. Av de övriga tre medlemmarna var två Barbers underlydande medan den tredje var flygattaché hos den brittiske High Commissionern Lord Alport om vilken mera nedan.

Luftfartsstyrelsen anförde att Barber redan vid de svenska experternas ankomst till Ndola lämnade en tendentiös redogörelse, att man låtit bortföra material från vrakplatsen och att bevakningen där varit bristfällig. Barber ville slutföra utredningen snabbare än svenskarna men han dröjde med att skicka in höjdmätarna till tillverkaren för kontroll och förvarade dem under tiden på ett så otillfredsställande sätt att de hade kunnat utsättas för yttre åverkan. Han biföll icke heller svenskarnas framställning om förnyade förhör med vissa vittnen.

Det hade, heter det i luftfartsstyrelsens rapport, blivit uppenbart att haverikommissionen på eget initiativ icke ämnade ytterligare undersöka möjligheten av att flygplanet blivit utsatt för yttre påverkan utan kommissionen syntes vara övertygad om att anledningen till haveriet var att finna i ett förarfel. Man vägrade göra en återsmältning av metallkakorna efter flygplansbranden (Anm. En sådan gjordes dock senare, på föranstaltning av FN-kommissionen, av den schweiziske experten dr Frei-Sulzer som fann det uteslutet att SE-BDY utsatts för beskjutning eller sabotage). Även luftfartsstyrelsen vände sig mot den rhodesiska vägran att göra prov med lysraketer; sådana syftade till att utröna sannolikheten av att ljussken från två olika punkter i samband med störtningen sades ha iakttagits av minst två vittnen. I stort sett hade dock samarbetet mellan svenskar och rhodesier varit gott men de rhodesiska ledamöterna hade, åtminstone under utredningens slutskede, visat irritation över förslag från svensk sida om utökning av undersökningarna. Luftfartsstyrelsen anförde att det fanns "anledning rikta förhållandevis allvarlig kritik mot planläggningen och genomförandet av vissa undersökningar. Redan från början framförde haverikommissionens ordförande den uppfattningen att haveriet icke torde ha orsakats genom beskjutning eller annan yttre påverkan utan att anledningen syntes vara förarfel. Om detta dikterades av politiska hänsyn undandraget sig den svenska gruppens bedömande".

I en särskild skrivelse den 3 januari 1962 och hemligstämplad samma dag gör luftfartsstyrelsen en utredning om Fougans aktionsradie och finner att den rimligtvis bör ha kunnat flyga från Kolwezi till Ndola och åter samt befinna sig över Ndola cirka fem minuter. Riktigheten av denna kalkyl har i februari 1993 bekräftats av Flygvapnet som dock understryker att en nedskjutning under föreliggande omständigheter inte är sannolik.

3. Den rhodesiska haverikommissionens rapport, liksom de följande rapporterna, har - som rimligt är - en kronologisk uppläggning. Detta är emellertid en smula förrädiskt. Man börjar med starten från Léopoldville (nuvarande Kinshasa) och antyder därefter att SE-BDY blivit skottskadat dagen innan, att det inte varit betryggande bevakat, att vissa medlemmar av besättningen var trötta, att svenskarna saknade erfarenhet av flygning i Afrika, att FN och den kongolesiska trafikledningen fungerade bristfälligt, att kaptenen lämnade ofullständig färdplan, att planet flög under radiotystnad, att det tog en stor omväg, att det inte anmälde sig till trafikledningen i Nairobi, att det flög långsamt, att kaptenen inte rörde att Hammarskjöld var ombord etc. Samtliga dessa invändningar kan tillbakavisas; det fanns ingenting att förebrå vare sig piloten

eller FN. Hos läsaren skapade emellertid dessa antydningar och påpekanden ett intryck att det var illa beställt med både flygplan och pilot, och när redogörelsen så till slut kommer fram till kraschen säger läsaren sig lätt att det ju är klart att det mesta tyder på att det var pilotens fel.

Om man vänder på kronologin och börjar i slutet blir resultatet ett annat. Det visar sig då att SE-BDY under två timmar varit i kontakt med Salisbury (nu Harare) och Ndola, att det setts ovanför Ndola, talat med tornet, fått lufttrycksangivelse för inställande av höjdmätare, att piloten sagt "Lights in sight, overhead Ndola, descending", gått ut i föreskriven riktning för landningssväng men att tornet förlorat radiokontakt med planet efter de sista anropen kl. 00.10 lokal tid. Det beräknas ha störtat kl. 00.14. Ingen räddningsaktion påbörjades, inget larm sändes ut, Salisbury underrättades först efter en timme. En s.k. osäkerhetssignal gick ut mer än två timmar efter kraschen, och en förfrågan till Léopoldville om planet återvänt dit sändes inte, som brukligt var, på högfrekvensradio utan med teleprinter via Johannesburg. Den brittiske Under-Secretary for Foreign Affairs Lord Lansdowne hade flugit till Ndola för att förbereda mottagandet av Hammarskjöld och han stannade kvar tills han såg SE-BDY komma in över Ndola. Han sade sig vara helt övertygad att Hammarskjöld verkligen ämnade förhandla med Tshombe, "nästan till varje pris", men hans f.d. kollega, Storbritanniens High Commissioner i Salisbury Lord Alport - tidigare Under-Secretary i Commonwealth Relations Office - sade till de ansvariga på flygplatsen att Hammarskjöld måste ha ändrat sig och flugit till annan destination. Flygplatschefen i Ndola, Williams, avstod därför från att slå larm trots att han visste att ett flygplan under landning icke får ändra destination utan att först erhålla "reclearance for another destination" och ny flyghöjd.

Lord Alport hade av London skickats till Ndola för att möta Hammarskjöld, man hade ett betydande säkerhetspådrag och där fanns en stor ansamling journalister. Överste Barber hade gett order att flygningen såvitt möjligt skulle hemlighållas och att såväl Ndola som Lusaka skulle hållas öppna intill dess det andra av två FN-plan (Lansdownes och Hammarskjölds) landat. Brittiske ambassadören i Léopoldville hade via London skickat ett telegram till Alport om Hammarskjölds ankomst och meddelat att piloten skulle ge detaljer direkt från planet. Piloten hade två gånger sagt över radion att han önskade undvika flyga över kongolesiskt territorium. Alport angav som tänkbart motiv för Hammarskjöld att återvända till Léopoldville att han kunnat få någon uppgift att strider ånyo utbrutit i Katanga, via den amerikanske flygattachén Matlick vars plan hela kvällen och natten stod på plattan i Ndola. Han frågade dock aldrig Matlick och uppgav själv - nästa dag men långt före undersökningskommissionens förhör - att Matlick inte kunde kommunicera med Léopoldville annat än när hans plan befann sig i luften. Alport trodde också att Hammarskjöld velat söka publicitet genom att bege sig till Elisabethville. Telegrafan där var emellertid stängd och journalister åkte därför till Ndola för att skicka sina telegram därifrån. Alport uppgav att han på flygplatsen där råkat ett stort antal journalister, flera av dem från Salisbury och London.

Som ursäkt för att inte sökande och undsättning inleddes svarade flygplatschefen Williams och trafikledaren Martin att det på flygplatsen i Ndola fanns diplomater, dignitärer och VIP's som trodde att Hammarskjöld flugit till annan destination. Ingen av dem namngavs emellertid, förhördes inte heller. När Lord Alport hördes av FN:s undersökningskommission talade han om pilotens "circumspect and evasive attitude" och tillfrågades då om det s.k. Riches-

telegrammet som via London sänts av brittiske ambassadören i Léopoldville med uppgift att Hammarskjöld skulle anlända i det andra av två FN-plan vars pilot skulle ge detaljer direkt från planet. Brittiska regeringens advokat svarade då på Alports vägnar att detta telegram inte hade någon giltighet för luftfartsmyndigheterna utan att det blott var att betrakta som "diplomatskvaller", "diplomatic gossip".

Explosionen vid haveriet iakttoogs av sju personer, däribland två poliser i tjänst och tre säkerhetsmän. Efter rapport från den ene av dessa poliser begav sig jourhavande polisofficer och en annan polis till flygplatsen som då hade stängts trots ordern från Salisbury att hålla den öppen. De uppsökte vid halvtretiden på natten flygplatschefen Williams som återkommit från semester i England och återtagit ledningen två dagar tidigare än förutsett. Williams svarade att man icke kunde söka förrän i gryningen och gick till sängs. Det grydde kl. 05.38 lokal tid, med soluppgång tjugo minuter senare, men Williams gjorde ingenting förrän han kom till flygplatsen vid 9-tiden. På natten hade även Barber väckts med meddelandet att SE-BDY försvunnit och kl. 7 hade han blivit uppringd av vicechefen för flygstaben, Air Commodore Hawkins, men hade då sagt att Hammarskjöld troligen begett sig någonannanstans. Denna uppfattning hade på natten framförts - förutom i Ndola av Lord Alport - till trafikledaren Thorogood i Salisbury av Alports ställföreträdare, Deputy High Commissioner (numera Sir David) Scott.

Salisbury hade kl. 06.50 lokal tid fått meddelande från Ndola att man där sett "a flash in the sky" och sände då ut en "Distress signal". Först kl. 09.42 gavs order till rhodesiska flygvapnet att söka. Till följd av oroligheterna i Katanga hade större delen av det rhodesiska flygvapnet koncentrerats till Ndola där det fanns 18 plan tillgängliga. De två första kom i luften strax efter klockan 10 lokal tid, med order att söka norr och söder om landningsbanan. Inflygning sker från väster. Barber förklarade att man icke kunde använda fler av de tillgängliga planen för att söka förrän man fått besked från marken att planet påträffats. Han menade även att Afrika är så stort att man måste begära in amerikanska plan från Nigeria och Libyen för att söka samt att sökandet över det 11 km avlägsna Katanga borde göras av myndigheterna i Léopoldville - dit avståndet är detsamma som från Bryssel till Kiev - vilkas suveränitet över Katanga Rhodesia eljest bestred. Den amerikanske flygattachén i Léopoldville som befann sig i Ndola begärde få gå upp med sitt plan och spana men hans begäran avslogs. Man sade att han, om han så ville, kunde få söka över Katanga men icke över Rhodesia.

Vid halvtretiden på eftermiddagen kom en afrikansk kolare, Mazibisa, in på Forest Office och meddelade var vraket fanns. Kort därefter gavs fältflygaren Gerard Craxford order att söka väster om flygplatsen. 25 minuter efter start fann han vraket från sitt plan, en Provost som varit tillgänglig alltsedan kraschen. Vrakplatsen låg 15 km från flygfältet, direkt under landningsbanan, och vid rekonstruktionsflygningar enligt gällande landningshandbok hittade man, vid tre separata flygtillfällen, vrakplatsen vid första försöket. När polis kom fram till vraket fann man att samtliga ombordvarande var döda med undantag av säkerhetsvakten sergeant Harry Julien. Denne var svårt brännskadad och avled på femte dagen. Läkarna menade att därest han påträffats tidigare hade han kunnat räddas till livet och sannolikt lämna avgörande uppgifter om hur haveriet gick till.

4. Det kan på denna punkt i framställningen vara skäl framhålla att de flesta experter är eniga om att den mest sannolika anledningen

till haveriet var att piloten felbedömde höjden, och till denna fråga återkommer jag. Det behövs emellertid inte mycket efterklokhet för att inse att om man kort före landning förlorar radiokontakt med ett flygplan med en väntad och synnerligen högt uppsatt VIP så skickar man ut allt man har av brandkår, räddningsmanskap, terränggående fordon, polis, spaningsflygplan etc. för att söka under inflygningsbanan. Hade man gjort det skulle rimligtvis alla ha trott att här förelåg ett pilotfel, men det faktum att man inte gjorde något för att undsätta planet har av många kommit att tolkas som att man på rhodesisk sida hade något att dölja. Givetvis är det ingen som tror att någon regering eller annan myndighet, eller ett internationellt storföretag som Union Minière, skulle ha gått i författning om att mörda Dag Hammarskjöld. Däremot kan det tyvärr inte uteslutas att enstaka rabiata vita kan ha umgåtts med idén: Bland legoknektarna fanns personer som saknade omdöme, var mentalt i mindre gott skick, var allmänt FN-hatiska och/eller rasister eller, definitionsmässigt för en soldenär, oroliga att förlora sitt jobb om det bleve fred.

Stämningen i Ndola var uppjagad - de vita såg hur deras bastioner i Afrika föll. Katangesiska legoknektar rörde sig fritt i staden, i Kitwe lär ha funnits ett rekryteringskontor, gränsen var porös och man kan utgå från att den nordrhodesiska säkerhetspolisen, Special Branch, nogsamt följde vad som försiggick. Eftersom man ordnat ett starkt säkerhetspådrag är det inte orimligt att dra slutsatsen att man befarat ett attentat mot Hammarskjöld, för att plötsligt finna att det man varit rädd skulle inträffa i Ndola inträffat redan under inflygningen. Man hade klart för sig, och medgav öppet, att om det visade sig att en vit rhodesier bragt Hammarskjöld om livet kunde detta leda till mycket allvarliga oroligheter. Man befann sig i tiden mellan Mau-Mau och Ian Smith, och kravaller och terror i Zambia skulle skapa stora problem inte bara i Rhodesia/Nyasaland utan även i andra territorier. I en sådan situation kan den rhodesiska säkerhetstjänsten ha funnit anledning att hålla utomstående borta från vraket medan man närmare undersökte vad som hänt. Luftfartsstyrelsen antydde i sitt yttrande just att den rhodesiska teorin om förarfel och inte beskjutning kan ha dikterats av politiska hänsyn. Flygledningen och flygplatspersonalen kan möjligtvis ha handlat som den gjorde på grund av dåligt omdöme och allmän klantighet, men det är märkligt att flyg- och polisofficerare i ansvarig ställning och med lång erfarenhet utan protest accepterade Lord Alports vilsna tanke att SE-BDY, utan att göra den för alla piloter och flygledare föreskrivna anmälan till tornet, hade gett sig iväg till någon annan destination, särskilt som det inte fanns några andra flygplatser att gå till. Det hade ju inte gått till Salisbury eller Lusaka; Elisabethville och Kamina var stängda, och tanken att Hammarskjöld just under inflygningen till Ndola plötsligt beslutat återvända till det sex och en halv timme avlägsna Léopoldville - dit flygbränslet knappast hade räckt - bär inte sannolikhetens prägel.

Det måste med emfas understrykas att vi här rör oss med rena spekulationer. Alla svenska myndigheter har uttalat sig med stor och välbetänkt försiktighet, och det finns anledning att alltjämt göra detta. Den som vill leka med tanken att överksamheten i Ndola berodde på att man sökte dölja något måste emellertid fråga sig hur planet i så fall kunnat bringas att haverera. En DC-6B störtar ju inte bara av att någon förlupen kula träffar det, och även bortsett från att experterna fann att kulhål saknades så hade vare sig piloterna eller planet skador som tyder på beskjutning eller sabotage utan inflygningen till Ndola var normal och jämn, sånär som på en mindre kursjustering. Här finns nu olika teorier. Danielsson

är närmast inne på att SE-BDY's pilot kan ha störts av ett starkt ljussken, t.ex. av en raket. Det är också möjligt att ett mindre plan eller en helikopter plötsligt dykt upp framför SE-BDY, kanske med spårljusbeskjutning, och - utan att träffa planet - under några sekunder gjort dess pilot så förvirrad att han i en reflexmässig undanmanöver förlorat för mycket höjd och gått i backen. Denna möjlighet redovisas i slutklämman till den rapport som avgavs av den av FN tillsatta utredningskommissionen.

Mot denna teori talar flera skäl, främst att inflygningen skedde fullt normalt, utom naturligtvis att planet kommit för lågt. Landningsljusen var inte påslagna vilket kan betyda att piloten trodde sig vara högre än han var. Banan var flack, i 3 graders vinkel, skevningsroder utfällda, samtliga motorer utvecklade effekt. Man har naturligtvis diskuterat huruvida piloten läst fel på höjdmätaren och ehuru detta aldrig kan uteslutas är det inte sannolikt eftersom både kaptenen och styrmannen haft varsin höjdmätare som också färdmekanikern kunde se. Styrmannen skall under landningen rutinmässigt ropa ut höjdangivelserna. Från flyg vapnet har anförts att haverier praktiskt taget aldrig beror på att en flygare läst fel på höjdmätaren; en annan sak är att han under någon kort stund inte tittat på den därför att han koncentrerat sig på annat. Ett haveri med ett passagerarplan i USA berodde sålunda på att besättningen så helt koncentrerade sig på en varningslampa som visade att landningsstället inte var utfällt att de ej av höjdmätarna observerade att planet under tiden förlorade för mycket höjd.

En undanmanöver betingas naturligtvis av det sätt på vilket en attack genomförs, och om ett plan på kollisionskurs kommer uppifrån är reflexen att dyka. Det naturliga är annars att dra på gas, fälla in landningsstället, stiga och i radio larma tornet. Inget av detta har skett. Vad beträffar kontakten med tornet måste dock beaktas att bandspelare saknades. Den enda punkt på vilken man kunnat finna fel hos SE-BDY's pilot är att han inte uttryckligt begärde landningstillstånd och inte anmälde när han nått 6.000 fot. Det enda belägg vi har för att han inte gjorde det är emellertid den logg som trafikledaren Martin konstruerade i efterhand, 33 timmar efter haveriet. Det kan ha varit tvärtom, att underlåtenheten låg hos Martin, d.v.s. att han i loggen inte tog med alla anrop. Uppgift står mot uppgift: SE-BDY's pilot var rutinerad och skulle, säger hans kollegor, aldrig ha underlåtit dessa nästan reflexmässiga anrop. Martin visste vid sin efterhandskonstruktion att han var misstänkt för ytterst allvarligt tjänstefel. Om en pilot på den tiden - innan allting automatiskt bandades - inte skrev sin logg förrän efter landningen kunde det ursäktas men under inga omständigheter är det tillåtligt för en flygledare att först halvannan dag senare efterhandskonstruera loggen för en flygning som slutat i totalhaveri.

Förutom bandspelare saknades radar, och på rhodesisk sida sade man sig därför ej kunna veta om några andra plan var i luften över Ndola omkring haveritillfället. I diskussionen huruvida SE-BDY sköts ner talar den rhodesiska haverikommissionen uteslutande om den katangesiska Fougan men gjorde ingen undersökning huruvida rhodesiska privatplan den natten fanns tillgängliga i Ndolas närhet.

Teorin att SE-BDY's kapten skrämades av någon enstaka renegat och att rhodesierna därefter i mer eller mindre missriktat nit sökte dölja spåren förblir naturligtvis ganska osannolik. Att ett sådant scenario likväl inte kan uteslutas framgår av bl.a. FN:s undersökningskommissions rapport. Och den rapport som avgavs av svenska luftfartsstyrelsen efter att denna haft sitt folk på platsen

som observatörer i haverikommissionen slutar sålunda: "Störning av SE-BDY under inflygningen från ett eller flera främmande flygplan utan att SE-BDY därvid beskjutits skulle ha föranlett besättningen företaga undanmanövrer. I sådant fall skulle SE-BDY ha kunnat förlora så stor höjd att kollision med marken icke kunnat undvikas."

5. De rhodesiska ansträngningarna att tona ner bristerna i räddningsarbetet och att på olika sätt driva tesen om förarfel har paradoxalt nog gjort att denna tes inte diskuterats med större allvar. Man har sökt eliminera alla andra haveriorsaker för att därefter dra slutsatsen att den enda orsak som återstår är förarfel. Vari detta ligger går inte att bevisa eftersom det inte fanns någon crash recorder - en s.k. black box - och eftersom ingen i efterhand vet vad som försiggick i pilotens hjärna och eftersom han, åtminstone enligt sin ende lyssnare, Martin, inte sände ut något mayday.

Det är utrett att planet kom in på ungefärligen normal höjd, c:a 2000 fot över flygplatsen. Ett par vittnen hävdar att det kom in lägre, och det har även antagits att piloten avsiktligt kom in alltför lågt för att försvåra beskjutning från det blott 11 km avlägsna Katanga. Det var inte ovanligt bland FN-piloter att flyga lågt för att undvika eldgivning från marken. Piloten gjorde därefter den procedure turn som är föreskriven, men det kan inte uteslutas att han följde en procedur som finns angiven som alternativ i åtminstone en landningsmanual och som medger att man går ner till 5.000 ft. (Flygplatsens höjd var 4.160 fot, marknivån på haveriplatsen 4.285 fot och trädtopparnas höjd vid planets kollision med dem 4.357 fot)

Det var en klar natt. Litet stilla rök kom från koboltsmältverket och det fanns ingen hetta som kunde ge anledning till det slags optiska villor, "hägringar", som kallas inversions. Månen var i första kvarteret och höll på att gå ner; det föreligger - egendomligt nog, eftersom tidpunkten ju kunnat fastställas - olika uppgifter om exakt när, men det kan ha mörknat ytterligare just under landningen. Vid inflygningen över Ndola sade ju piloten att han såg flygplatsens ljus och det är möjligt, kanske sannolikt, att han bestämde sig för att göra en visuell landning.

På landningskartan för Ndola har angivits höjder i flygplatsens omedelbara närhet, däremot ej för procedure-turn-området. Kaptenen kan således ej av kartorna ha kunnat utläsa att det mellan procedure turns slut och det upplysta flygfältet finns en ås. Under en kort stund befinner sig kaptenen då i vad som kallas "a black hole", något som inte har något med "hål" att göra utan som betyder att man förlorar den marksikt man tidigare haft med flygfältet och, för den delen, med Ndolas tvillingstäder Kitwe och Mufulira. I en sådan, plötsligt förvirrande situation kan det hända, och har hänt, att piloten inte snabbt nog växlar från visuell till instrumentlandning. Han tror sig vara högre än han är, har kanske avsiktligt kommit in lågt i vetskaper om att minimihöjden 5.000 fot finns som ett alternativ, och kan därefter ha förlorat mer höjd än planerat under landningssvängen. Han tycks f.ö. ha kommit en smula snett och lutade lätt till vänster, hade "a slight left bank". Ehuru det av fackfolk anses osannolikt kan man måhända inte helt utesluta att han efter att ha förlorat sikt såg fel vid en blixtsnabb koll på höjdmätaren.

Begreppet "sensory illusion" har länge diskuterats, alltså "optiska villor" som är släkt med det intryck man kan få när man sitter i ett tåg vid en perrong och tycker att tåget börjar gå medan det i själva verket är tåget vid den motsatta perrongen som börjar gå. Optiska felbedömningar hos piloter har senare visat sig vara ett så stort problem att man funnit en särskild term för det,

CFIT, "Controlled Flight Into Terrain". En svensk SAS-kapten har gjort en uppfinning, "Ground Proximity Warning System" som innebär att en artificiell röst börjar tjuta "Whoop, whoop, terrain, terrain, pull up, pull up".

Denna teori utvecklas i en promemoria som på eget initiativ gjorts av haveriexperten Åge Röed och som närsluts. En lekman kan inte göra någon bedömning därav men det förefaller sannolikt att planet - om det inte framkommer hittills dolda bevis för att en nedskjutning ägt rum - havererat därför att piloten i landningsskedet kom för lågt, antingen på grund av yttre störning eller optisk villa. Sannolikheten må envar bedöma men det är på sin plats att understryka att om det nu var en CFIT så berodde höjdförlusten inte på slarv, trötthet eller inkompetens hos piloten utan var ett resultat av det sätt på vilka våra sinnesfunktioner är beskaffade.

6. Under arbetets gång har en rad uppgifter lämnats. De flesta är obestyrkta andrahandsutsagor att någon för länge sedan sagt sig ha varit den som tog livet av Hammarskjöld eller kände den som gjort det. Från två håll finns uppgift att en namngiven CIA-man, Southall, skulle ha lyssnat till radiotrafiken mellan en Fougapilot och tornet i Ndola. En skotsk legosoldat har i Elisabethville delat husarrest med en sydafrikan Svanepoel som säger sig ha kört ut till vraket på natten i sin Land-Rover, något som stämmer med ett - på det hela taget fantasifullt - afrikanskt vittnesmål. Svanepoel skulle emellertid ha sagt att han skjutit både Hammarskjöld och Julien vilket ju inte stämmer. En svensk jurist har från en medpassagerare på ett flygplan fått uppgiften att en mr Waddicar, anställd på ett smältverk i Ndola, sett plandelar som vid inforslandet var fyllda med kulhål, och en högerextrem rhodesier har en liknande historia, att rhodesisk polis på förmiddagen tog sig ut till vrakplatsen innan någon annan hunnit dit och då fann en rad kulhål i flygplanskroppen. De skulle ha fått uppgiften på torget från någon som försökt sälja vad han trodde var en skrivmaskin men som visade sig vara den krypteringsmaskin Hammarskjölds sekreterare medförde. Detta stämmer i så måtto att en afrikansk kolare, Duka, sett kraschen och stal maskinen; han påstod att han inte sett någon vid liv, dömdes till arton månaders fängelse men förhörde tämligen ytligt, närmast som illustration till fördomen att alla afrikaner är opålitliga. Helt nyligen påstod emellertid en insändare i The Johannesburg Star att det var först två dagar senare som kodmaskinen bjöds ut på Chifubu market. Det är få vittnesmål som stämmer överens.

Redan under det ursprungliga utredningsarbetet diskuterades allehanda andra teorier - en bomb som utlösts vid visst lufttryck, annat sabotage, eld ombord, materialfel, plötslig hjärtinfarkt o.s.v. I utredningens periferi finns en del absurditeter, som att det funnits en sjuttonde man gömd ombord, att Hammarskjöld skulle ha begått självmord genom att störta fram och skjuta ihjäl piloten och att man använt kartbladet för Ndolo istället för Ndola, något som är lika sannolikt som om man förklarar en krasch i Genève med att piloten trodde sig vara ovanför Genova och tog miste på Alperna och Medelhavet (detta är f.ö. den teori Lord Alport bekände sig till i sin självbiografi). Under senaste tid har framförts teorin att planet störtade till följd av bränslebrist, antingen på grund av plötsligt läckage eller därför att man vid tankningen inte kände till skillnaden mellan liter och kilo och inte brydde sig om att titta på bränslemätaren. Samtliga luftfartsinspektörer jämte den från fabrikanterna Pratt & Whitney utsände experten kontaterade emellertid att alla fyra motorerna i haveriögonblicket utvecklade

11,
effekt. Där har också åter dykt upp de som hävdar att besättningen, i likhet med flertalet svenska flygare, hade svåra alkoholproblem men att obduktionen förfälskats med hjälp av mutor till flygöverläkare, rättsmedicinare, luftfartsstyrelsen och JO. Bevisen skulle ha funnits i en villa i Flen som bränts ner av Säpo varefter ägaren måst gå i exil till Lofoten. Sagesmannen berättar att Säpo försökt skjuta även honom, från ett grannhus i Guldheden i Göteborg.

Även bortsett från dylika mer bisarra inslag har det förekommit en myckenhet tyckande och troende, framfört av personer som bristfälligt behärskar material och som inte har någon föreställning om hur enormt utredningsmaterialet är. Ingen kedja är ju dock starkare än sin svagaste länk, och om någon del av primärmaterialet undanhållits eller förvanskats så faller mycket av resultaten. Slutligen förekommer hänvisningar till att så-och-så, vanligen i samhället högt uppsatta personer, är övertygade om att det förhåller sig på det ena eller andra sättet. Stundom har den skepsis och de rykten som dykt upp under de senaste decennierna mötts med hänvisningar till övertygelser snarare än till fakta. Liksom efter Kennedy- och Palmemorden kan man därför bland de tvivlande skönja en anti-establishment-komponent som tyvärr kan förvilla bilden och som skärps av medias intresse för rubriker.

7. Utredningsarbetet påbörjades i september 1992. Vid årsskiftet framlades en på engelska avfattad skrift, "The Ndola Disaster", i frågor-och-svar-form. Denna sändes jämte notapparater och kommentarer till ett 30-tal personer som sysslat med haveriet eller kunde förväntas bidra med kommentarer. En del sådana har lämnats och framställningen därefter omarbetats. De mottagna kommentarerna har dock inte gällt några substansfrågor. "The Ndola Disaster" föreligger numera i en, åtminstone t.v., slutgiltig "Final version".

Det är, efter mer än 31 år, knappast sannolikt att någon träder fram och berättar något som hittills varit förborgat. Det fanns förhoppningar att något skulle kunna påträffas i brittiska arkiv men Foreign Office hävdar att ingenting av intresse finns i det arkivmaterial för 1962 som enligt 30-årsregeln släpptes sistlidna januari. Säkerhetstjänsternas arkiv förblir oåtkomliga och den enda möjligheten till fortsatt spaning torde vara att försöka utröna om någon av de på Ndolas flygplats inblandade är i livet, anträffbar och i så fall med något att berätta. Det är känt att flera av dem är döda, resten - Williams, Martin, Goodbrand, Mussell, Hawkins etc. - har inte kunnat spåras, men när detta skrivs har nya kontakter knutits i syfte att söka lokalisera dem. Det är ingalunda säkert att de lever i Storbritannien eller i nuvarande Zambia; möjligt är att de liksom andra f.d. nordrhodesier emigrerat till Zimbabwe, Sydafrika eller Australien.

Med belgiska och franska soldenärer är problemet snarast det motsatta: Flera av dem har under årens lopp framträtt med påståenden att de skjutit ner Hammarskjöld, men de påstådda omständigheterna har varit befängda, som t.ex. de beaktelser som finns i det ovederhäftiga bildverket "Notre guerre au Katanga". Även i ett par ryska och några andra böcker återfinns orimliga teorier om KGB och CIA, orimliga inte därför att sådana organ skulle vara oförmögna till sabotage utan därför att teorierna inte stämmer med ostridiga fakta. Slutligen finns där en liten grupp som antyder att de belagts med munkavle men fortfarande inte kan tala om vad det är de vet. I katastrofers marginal har alltid funnits personer som använt dem för att försöka tjäna pengar eller göra sig märkvärdiga, till men för seriösa utredare.

Det kan ju spekuleras att om Danielsson haft polisiära befogenheter i Rhodesia skulle resultatet ha kunnat bli ett annat -

inte nödvändigtvis att han hittade någon attentatsman utan att han kunde undanröja misstankar att en sådan fanns. Det är i avsikt att söka lägga alla kända kort på bordet som föreliggande framställning tillåtit bli så lång. I Sverige kan man rimligtvis inte nå längre. de Kémoularias sagesman skulle möjligen kunnat hittas av belgisk polis, om han lever, men hela teorin förefaller så osannolik att en sådan utredning svårligen kan begäras. Möjligen kan hävdas att det inte borde vara någon fara för en eventuell attentatsman att idag träda fram: Ett sådant brott borde vara preskriberat, det vore i sista laget att bikta sig, och eftersom Federationen Rhodesia och Nyasaland icke längre finns kan ingen nuvarande stat eller regering känna sig träffad.

Till föreliggande redogörelse har fogats åtskilliga handlingar. Den tidigare omnämnda "The Ndola Disaster" med notapparat har bilagts i reviderat skick (bil. 1-2). En för UD:s tidskrift "Briefing" skriven artikel, "Haveriet vid Ndola", närsluts (bil. 3), och de Kémoularias utsagor har ägnats en P.M. (bil. 4). Vidare biläggs en redogörelse för Fougans prestanda (bil. 5) jämte den utvärdering som 1962 gjordes av Luftfartsstyrelsen (bil. 6) och den som nu gjorts av flygvapnet (bil. 7). Ifråga om CFIT-teorin biläggs en promemoria av haveriexperten Åge Röed (bil. 8). Vidare bifogas de ursprungliga rapporterna, nämligen FN-kommissionens rapport (bil. 9); i detta dokument ingår som bilagor haverikommissionens och undersökningskommissionens rapporter m.m. Slutligen biläggs Statspolisens (bil. 10) och Luftfartsstyrelsens utredningar (bil. 11) från 1962 samt texten till den redogörelse för den Rudholmska gruppens arbete som fanns intagen i "Documents on Swedish Foreign Policy" för 1962 (bil. 12, den närsluts i den engelska versionen, den svenska texten finns i "Utrikesfrågor 1962").

8. Ett tack riktas till alla dem som på olika sätt bidragit till utredningen. Särskilt vill jag nämna haveriexperten Åge Röed, överstelöjtnant Sven Johnsson vid Flygvapnets flygsäkerhetssektion, flygkaptenerna Jolly Persson och Eide Lindelöw samt ambassadör Peder Hammarskjöld. Slutligen ett tack till de två solstrålarna på UD:s politiska avdelning, assistenterna Louise Persson och Ulla Jacobson som, i den mån deras ordinarie arbete tillåtit, hjälpt till på många sätt, inte minst genom att ständigt tillhandahålla den inte oväsentliga förnödenheten gott humör.

Stockholm den 4 mars 1993.

Bengt Rösiö