



# TERMITSTACKEN

av

Björn Virving

© Björn Virving 1996  
Förlag Termiten  
ISBN-91-630-4505-2

## Förord

Mitt intresse för flygolyckan, då FN:s generalsekreterare Dag Hammarskjöld omkom, väcktes torsdagen den 17 september 1992. En reporter från Vestmanlands Läns Tidning ringde då upp mig och berättade att någon "tipsat" dem om att jag hade en del dokument som rörde händelsen. Reportern kom hem till mig och vi öppnade den kartong som jag tio år tidigare fått av min mor, då min far Bo Virving gick bort. Då visste jag inte riktigt vad som fanns i kartongen, men det visade sig att den innehöll flera mycket intressanta dokument, bland annat två Rhodesiska haverirapporter, FN:s haverirapport, 126 nedtecknade vittnesmål, tidningsartiklar, min fars egna anteckningar samt en filmrulle med svartvita negativ, som han hade tagit på haveriplatsen. Min far var, vid tidpunkten för kraschen, teknisk chef för det svenska flygbolaget Transair, det bolag som ägde olycksplanet. Omedelbart efter olyckan, den 18 september 1961, reste han ner till Ndola i dåvarande Nordrhodesia, numera Zambia, för att för Transairs räkning delta i den tekniska utredning som följde.

Det var inte bara Vestmanlands Läns Tidning, som skrev om Hammarskjöldolyckan i september 1992. I och med att uppgifter kommit ut om att det skulle finnas ej tidigare kända vittnesmål på band, behandlades olyckshändelsen åter i flera tidningar. Samtidigt uppkom spekulationerna kring vad som egentligen hade hänt, sedan alla de officiella undersökningar



som dittills gjorts inte resulterat i något entydigt svar. Själv kunde jag inte släppa intresset för det material som nu blivit känt för mig. Jag fann det ena fängslande dokumentet efter det andra. Efter hand skaffade jag mig mera information om olyckan, bland annat genom UD i Stockholm.

Under de tjugo år som passerade mellan olyckan och min fars bortgång 1982, kom han att ägna en hel del tid åt den här händelsen. Han var redan från början övertygad om att den inte orsakats av något tekniskt fel på flygplanet, inte heller av något pilotfel. Själv har jag, om och om igen, läst igenom åtskilliga hundratals sidor ur en mängd rapporter skrivna av olika myndigheter och personer. Några av dokumenten var, så sent som fram till 1993, hemligstämplade. I dag är allt material offentligt, men vi är säkert bara ett fåtal individer i världen som har det tillgängligt i hemmet. Efter all läsning har jag skapat min bild av hur olyckan kan ha gått till och jag har också valt att skriva ner den. Detta möjliga scenario omfattar den omedelbara tiden före olyckan, själva olyckan och dygnen efter. I alla offentliga utredningar har man, av vad jag misstänker vara politiska skäl, aldrig vågat eller kunnat ta ställning till vad som egentligen hände natten mellan den 17 och 18 september 1961, då generalsekreterare Dag Hammarskjöld gjorde sin sista resa mellan Leopoldville och Ndola.

De personer i min berättelse som är nämnda vid namn har levt eller lever fortfarande. Nästan allt i min skildring bygger på fakta från haveriutredningar och vittnesmål. Bara några små pusselbitar i berättelsen bygger på indicier eller teorier utvecklade av mig själv. Det finns dock underlag som pekar på att dessa bitar verkligen inte är helt osannolika. Det är avsaknaden av dessa pusselbitar som hittills gjort att den verkliga

sanningen aldrig har kommit fram och kanske aldrig kommer fram. Först i slutet av boken avslöjar jag de pusselbitar jag själv tillfört. Där finns också en referenslista över det material som ligger till grund för denna bok.

Nordrhodesia var vid tiden för olyckan fortfarande en engelsk koloni och inställningen till den inhemska afrikanska befolkningen i högsta grad kolonial, något som man bör ha i medvetandet när man läser min skildring. Färgade personer betraktades generellt som mindre pålitliga eller trovärdiga och deras status var låg. Många färgade var rädda för eller kände sig osäkra i kontakterna med den vita delen av befolkningen, som för dem oftast representerade myndigheterna. Att förhållandet var så styrktes också av det min far berättade efter hemkomsten från Ndola hösten 1961. Han var upprörd över att man i flera fall inte fäst någon vikt vid vittnesmål som avgetts av färgade personer. När man läser de här vittnesmålen märks det också att de personer som skrev ner dem, inte har haft någon ambition att korrekt återge vad som sades. Sannolikt gjordes detta medvetet för att trovärdigheten skulle minska. Jag har avsiktligt låtit detta framkomma i några av vittnesmålen. För att bättre belysa detta följer här ett utdrag ur FN-kommissionens haverirapport. Av den framgår tydligt stämningen mellan de olika grupperna.

“De rhodesiska myndigheterna lovade FN:s haverikommission att alla de av kommissionen efterfrågade ämbetsmännen skulle infinna sig på begäran och att hjälp skulle ges för att få alla vittnen att ställa upp frivilligt. Alla efterfrågade vittnen ställde upp. En del av dem hämtades flera kilometer därifrån.

Kommissionen var dock bekymrad över att vittnena inte hade garantier mot rättsligt åtal. Enligt kommissionen måste ett vittne som inställer sig till Förenta Nationernas Kommission åtnjuta en sådan garanti. De rhodesiska myndigheterna förklarade att de utan undantag inte skulle vidtaga sådana åtgärder mot någon person på grund av hans framträdande eller vittnesmål inför Förenta Nationernas Kommission.”

Jag vill tacka alla som hjälpt mig med denna bok. I första hand min hustru Pia som tittat på den ur språklig synvinkel, men också vänner och bekanta som har hjälpt mig med remissläsning av materialet. Jag vill också rikta ett tack till förre ambasadören Bengt Rösiö som hjälpt mig att få de frisläppta dokumenten från UD. Jag har även fått ta del av hans egna utredningar och tankar om olyckan.

Många grundlösa anklagelser har genom åren riktats mot flygplanets besättning. Jag är övertygad om att den på ett klanderfritt sätt gjorde allt vad som stod i dess makt för att på ett säkert sätt föra FN:s generalsekreterare Dag Hammarskjöld till mötet med Katangas president Moise Tshombe. Mötet som planerats på initiativ av Dag Hammarskjöld med syfte att en gång för alla lösa den pågående konflikten i dåvarande Belgiska Kongo.

# Innehåll

Den misslyckade självständigheten	9
Förberedelser och avfärd	47
Flygningen från Leopoldville till Ndola	71
Ankomst och inflygning över Ndola	93
Eldskenen och kraschen	103
Händelser under natten	127
Efterforskningen och fyndet	143
Olycksplatsen	163
Den överlevande	175
Identifieringen	189
Epilog	203
Resumé	217
Litteraturförteckning	235
Personregister	241



Sten-Erik Molker

*Hon hade registreringsbokstäverna SE-BDY, var döpt till Albertina och ägdes av flygbolaget Transair i Malmö. Hon var chartrad av FN för uppdrag i Kongo under brinnande krig. Hon skulle föra FN:s generalsekreterare Dag Hammarskjöld till Moïse Tshombé, presidenten i Katanga, för ett möte om fred. Men hon kom aldrig in för landning, - VARFÖR?*



## Den misslyckade självständigheten

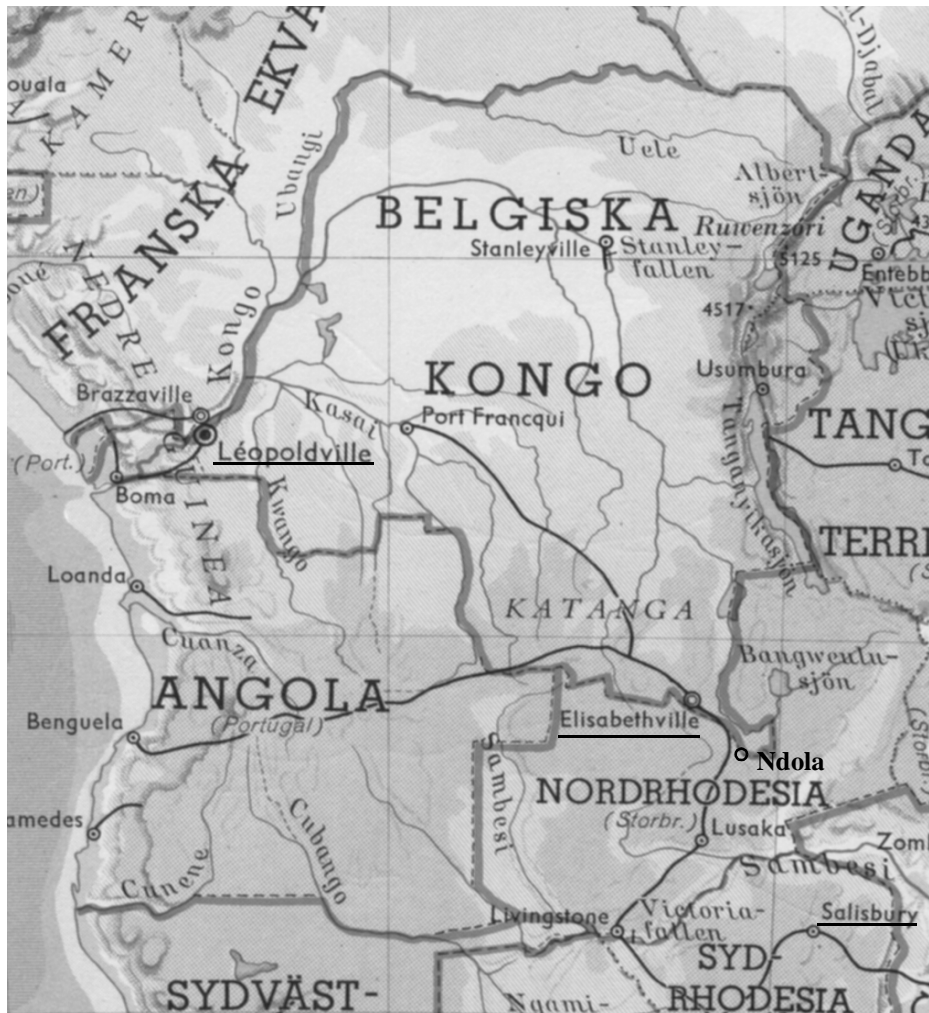
När Dag Hammarskjöld anländer till Ndjili-flygfältet i Leopoldville den 13 september 1961 är det till ett Kongo i stor kris. Landet har varit självständigt sedan 30 juni föregående år, men självständigheten har inte som i många andra afrikanska stater planerats i god tid och stor splittring inträder omedelbart.

Kongo, dagens Zaire, är näst efter Sudan Nordafrikas största land. Från 1908 var landet en belgisk koloni efter att dessförinnan ha varit i den belgiska kungens, Leopold den II:s ägo, i ett trettiotal år. Kolonialförvaltningen hade varit centralstyrd, landet styrdes helt och hållet av regeringen i Bryssel, av generalguvernören och hans administration. Cirka 10.000 belgiska tjänstemän såg till att deras intentioner beträffande ekonomi, utbildning, hälsovård och övriga områden i samhället uppfylldes. De belgier som bosatt sig i landet hade inte heller något att säga till om. I Belgiska Kongo planerade man inte för självständighet. I en icke-officiell plan 1955 framkom det att Kongo skulle kunna bli självständigt 1985. De styrande i Belgien däremot såg detta som en utopi.

Landet var glest befolkat. De samhällen som bildats representerade olika kulturer, vilket resulterade i att man inte hade gemensamma intressen att försvara. För kolonialregeringen var det här till fördel och man såg till att splittringen blev

Den misslyckade självständigheten

ännu tydligare. Stammar spelades ut mot varandra genom att män från en stam rekryterades till armén för att stävja oroligheter i andra delar av landet.



Flera revolter mot kolonialmakten förekom mellan åren 1920 och 1950, men eftersom varje revolt var isolerad var den lätt att slå ned.

Efter andra världskriget förbättrades landets välstånd såtillvida att ett elementärt skolsystem infördes. Att för en färgad fortsätta i läroverk eller vid något universitet i Europa var däremot inte möjligt, eftersom man befarade att högre skolning skulle kunna leda till uppstudsighet mot kolonialmakten. Någon politisk skolning var det naturligtvis inte heller tal om och självstyrelseorgan liknande dem som införts i de brittiska kolonierna var aldrig aktuella. Universitetsutbildningen i Leopoldville var enbart förbehållen den som kunde flamländska. Ett speciellt system för kongoleser som ville assimileras i den belgiska kulturen och koloniala värderingar infördes 1948. Intresserade personer var tvungna att bevisa att man uppfört sig väl. Dessutom skulle man dokumentera sin önskan. Det här var inkörsporten till privilegier, dock i mindre skala. Antalet personer i den här gruppen blev aldrig särskilt stor.

Lag och ordning i landet upprätthölls av Force Publique, Allmänna ordningsmakten. Så sent som självständighetsåret 1960 fanns inte en enda afrikan bland befälet.

Under andra världskriget blev byarna allt fattigare som ett resultat av tvångsrekrytering och växande exportodling. Allt fler drogs till tätorterna, något som belgierna försökte hindra, dock utan framgång. Idéer om samverkan började växa fram och flera stamföreningar bildades. Under första hälften av 1950-talet började man tänka i banor om nationalism och nationellt enande. Tankegångarna avvisades av belgierna och den som försökte omsätta idéerna i politisk verksamhet

fängslades. Kolonialregeringen påverkades så småningom av det som hände i de engelska och de franska kolonierna och 1955 tilläts politiska partier. Större delen av dessa växte fram ur stamföreningarna. Resultatet blev många partier med ett begränsat antal medlemmar.

Åren efter 1955 blev flera av kolonierna runt Belgiska Kongo självständiga, något som gjorde stort intryck i landet. Snabbt och överraskande för belgierna växte en frihetsrörelse fram. Den 28 december 1958 deltog Patrice Lumumba i ett massmöte, där han i sitt tal krävde omedelbar frigörelse för samtliga afrikanska stater. Strax efteråt ägde en allvarlig sammanstötning rum i Leopoldville, nuvarande Kinshasa, mellan Force Publique och upprörda folkmassor med resultat att 49 personer dödades och många skadades. Snabbt ändrade belgierna attityd och i februari hölls en konferens i Bryssel, där kongoleserna förhandlade sig fram till omedelbar självständighet. Datum bestämdes till den 30 juni 1960. Det fria Kongo skulle bli en enhetsstat med betydande självstyre för de sex provinserna, varav Katanga, som snart skulle bryta sig ut, var en. I Leopoldville skulle president, premiärminister, regering och parlament få sitt säte.

De politiska partierna i Kongo hade inte precis frodats i det patriarkaliska klimat som präglade den belgiska kolonialförvaltningen, men vid valen som hölls i maj 1960, strax före självständigheten, ställde ett ganska stort antal upp. Däremot hade endast ett parti ett väljarunderlag som spände över större delen av landet. Det var Mouvement National Congolais, MNC, som leddes av Patrice Lumumba. Hans parti

erövrade vid valet 42 platser av 137 till parlamentet och efter diverse turer blev han premiärminister i en koalitionsregering. Till president utsågs Joseph Kasavubu, företrädare för Abakopartiet, ett parti som också företrädde flera politiska intressen. MNC krävde en centraliserad styrelse, medan övriga partier med stark lokal anknytning hade motsatta önskemål.

Självständighetsdagen kommer. Belgiens kung Baudouin är på plats, liksom statsmän från andra länder, utländska ambassadörer, de kongolesiska ministrarna samt parlamentsledamöterna. Dag Hammarskjöld har utsett Ralph Bunche att företräda FN. Det är meningen att han skall stanna i landet på obestämd tid för att bevaka vad som händer i den nya staten. Kongo har lovats tekniskt bistånd från FN och tillsammans med Bunche har också en grupp sakkunniga rådgivare ur FN:s byrå för tekniskt bistånd anlant. I denna grupp ingår bl.a. svensken Sture Linnér.

Klockan är elva på förmiddagen, torsdagen den 30 juni, när kung Baudouin proklamerar Kongos självständighet. Han håller sedan ett tal som är riktat både till representanterna för Belgien samt till den nya republiken Kongo. Talet, som skrivits av hans rådgivare, andas av den förmyndaraktiga inställning som tidigare präglat den koloniala förvaltningen. Av det han säger framgår att hans förhoppning är, att landet skall fortsätta att vara storbolagens, kyrkans och den belgiska administrationens Kongo. Avkoloniseringen betyder ju inte att den ohämmade och kommunistinspirerade nationalismen får breda ut sig.



De nyvalda representanterna för Kongo reagerar kraftigt på kung Baudouins tal med dess faderliga ton och när president Kasavubu senare håller sitt, låter han mycket irriterad. Det tal han tänker hålla och som han tidigare visat för kolonialminister de Schrijver, kortas ned. Han utelämnar den hyllning av kung Baudouin, som han haft med på slutet. Över hela landet kan man i radio följa med i det som händer under självständighetsceremonin och Kasavubu vill inte att man efter kungens patriarkaliska tal skall tro att han kryper för de gamla kolonisationsörerna.

Efter presidenten är det premiärminister Patrice Lumumbas tur att hålla ett flammande tal:

*“Jag ber er alla att bevara denna dag outplånligt inristad i era hjärtan, så att ingen kongoles någonsin kan glömma att denna självständighet vunnits genom kamp, en ständig och långdragen kamp, en brinnande och idealistisk kamp. Det var en kamp som var absolut nödvändig för att göra slut på det förödmjukande slaveri som tvingats på oss med våld.*

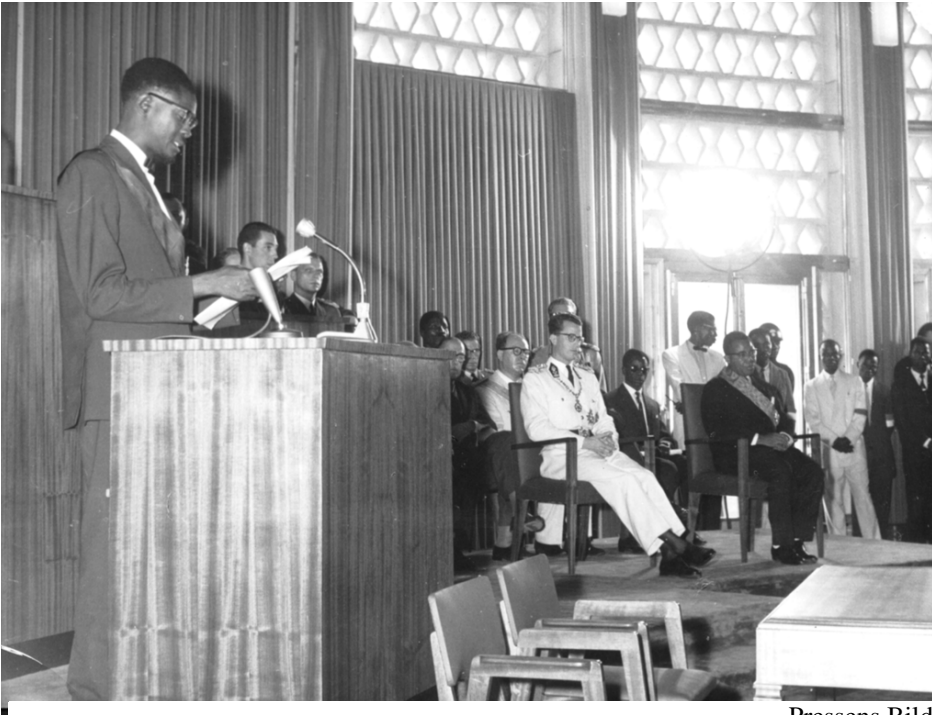
*Detta var vårt öde under åttio år av kolonialt styre. Vi har fått uppleva hur ett fullständigt demoraliserande arbete utkrävdes av oss mot löner som inte räckte för att vi skulle kunna äta oss mätta, klä oss eller bo ordentligt och inte räckte det till våra barns uppfostran.*

*Vi har fått uppleva hånet, förolämpningarna, huggen och slagen morgon, middag och kväll bara därför att vi var negrer. Vi har fått uppleva att vår jord togs ifrån oss och att lagen aldrig var densamma för en vit som för en svart.*

*Av allt detta, mina bröder, har vi lidit djupt. Men allt*

*detta är nu slut. Vi skall visa världen vad den svarte mannen kan åstadkomma när han arbetar i frihet. Vi skall göra Kongo till ett lysande exempel för hela Afrika.*

*Vi skall se till att freden inte är gevärens och bajonetternas fred utan hjärtats och den goda viljans fred”.*



Pressens Bild

Premiärminister Patrice Lumumba i talarstolen på självständighetsdagen. Bredvid sitter kung Baudouin klädd i vitt.

Talet tas emot med applåder av parlamentsledamöterna. Kung Baudouin, president Kasavubu och övriga på podiet ser överraskade ut. Det är första gången man hör en afrikan

använda sådana ord. Högtidligheten fortsätter. Självständighetsdeklarationen skrivs under. Under bilfärden efteråt, på väg till den officiella lunchen, lyckas en kongoles ta sig fram till kung Baudouins bil, där han får tag på kungens paradvärja. Med värjan i handen springer han triumferande i väg tills han övermannas och avvärjas. Respekten för den vita överheten har försvunnit i Kongo. En ny tid är på väg.

Den förvaltning som Patrice Lumumba och hans regering tar över på självständighetsdagen består av 9.801 belgier och 11.803 afrikaner. Av de sistnämnda är 11.000 läs- och skrivkunniga tjänstemän av den femte graden (enligt ett klassningssystem där folk rangordnades från den första till den femte graden), 800 tillhör den fjärde. Ingen av de tre återstående finns med i den första. Totalt i landet finns sexton universitetsutbildade kongoleser. Av dem är ingen utbildad ekonom, advokat, läkare eller ingenjör och detta av en befolkning som omfattar drygt tretton miljoner invånare. Resultatet av den belgiska kolonialfilosofin, som gått ut på att isolera landet mot omvärlden och att hålla utbildningsnivån nere, skapar omedelbart problem.

Självständigheten har beslutats i panik och av rädsla för att Belgien i Kongo skulle drabbas av samma öde som Frankrike i Algeriet. Medan de brittiska kolonierna under många år förberetts för självständighet får Belgiska Kongo ett knappt halvår på sig. En förutsättning för att självständigheten skall fungera är därför att man i början får hjälp av den belgiska administrationen och av nationalarmén.

En stor del av de belgiska tjänstemännen lämnar ganska

omgående landet. Av dem som blir kvar är många ovilliga att lära ut av sitt kunnande till afrikanerna. Den nödvändiga hjälpen från administrationen uteblir alltså och hur blir det då med nationalarmén, Force Publique, som består av 25.000 soldater och cirka 10.000 belgiska officerare?

Hittills har kongoleserna varit utestängda från officersutbildning. Nu har självständigheten skapat nya förväntningar, som ytterligare spätts på av premiärminister Lumumbas tal på självständighetsdagen, då han sagt att all diskriminering skall avskaffas. Det har tidigare varit oroligheter inom Force Publique och nu märker officerarna att en viss nonchalans har inträtt hos soldaterna. Överbefälhavaren general Janssens skriver till Lumumba att han inte kan garantera disciplinen i Force Publique om premiärministern håller flera sådana tal. Under en inspektion av vaktstyrkan utanför Leopoldville förklarar han att Force Publique kommer att fortsätta att fungera som tidigare. På dagrummets svarta tavla skriver han: Före självständigheten = Efter självständigheten, för att ytterligare poängtera vad han menar. Soldaterna förstår att någon förändring av förhållandena inte planeras.

Händelseutvecklingen i det fria Kongo inleds därför med att den kongolesiska garnisonen i Leopoldville, bara fem dagar efter frigörelsen, gör myteri mot sina belgiska officerare. Telefonväxeln besätts, radiostationen och flygfältet likaså. Upproret sprider sig snabbt till andra delar av Kongo. Bara några dagar efteråt drar stora grupper soldater, många av dem är berusade, runt på gatorna i Leopoldville. De plundrar, över-

faller och våldtar vita som kommer i deras väg. FN-representanten Ralph Bunche låses in på sitt hotell. Panik utbryter bland den vita befolkningen och inom två veckor har 25.000 personer lämnat landet.

Premiärminister Lumumba inser på ett tidigt stadium att armén snabbt måste organiseras om på ett sätt som ger afrikanerna större inflytande. Force Publique döps om till Armée Nationale Congolais, ANC. Soldaterna får löfte om högre lön och möjligheter att bli beförade. En av de kongolesiska officerare han utser är partikamraten Joseph Mobuto, tidigare kontorist i arméförvaltningen. Oroligheterna upphör ändå inte. Soldaterna fortsätter att beväpnade dra runt i stora skaror och vägrar att hörsamma ordern att lämna in vapnen på garnisonerna. Belgierna beslutar nu att ta över ordningsmakten och skydda de vita. När de, självständighetsavtalet till trots, flyger in trupper till de baser de fått behålla i landet, rasar hela grunden för regeringen Lumumbas självständighetspolitik. ”Mönsterkolonin” Kongo faller samman.

Patrice Lumumba reser själv omkring ute i landet för att försöka komma tillrätta med oroligheterna i armén. Han ber vice premiärministern Antoine Gizenga, som är kvar i Leopoldville, att via den amerikanske ambassadören be om hjälp från USA. Man vill att en styrka på tretusen man skall flygas in i landet. USA lämnar begäran vidare till FN. Lumumba har också begärt hjälp från Ghanas president, Kwame Nkrumah, vars land blivit självständigt tre år tidigare. Även Nkrumah råder Lumumba att söka hjälp hos FN.

Patrice Lumumba har, bara drygt en vecka efter



självständighetsdagen, oerhörda problem. Landet står på randen till kaos och total anarki.

Den 10 juli är FN:s generalsekreterare, Dag Hammarskjöld i Genève för att hålla tal inför det ekonomiska och sociala rådet. I Palais des Nationés står han i ständig kontakt med FN-representanten Ralph Bunche i Leopoldville och FN-experten Andrew Cordier i New York. Från Leopoldville kommer rapporter om behov av hjälp med att hålla den kongolesiska armén under kontroll. Hammarskjöld ber Bunche att han av den kongolesiska regeringen skall begära en formell anhållan, som han kan lägga fram för säkerhetsrådet. På grund av Belgiernas intervention och kongolesiska regeringens begäran om FN-hjälp, har Kongokrisen blivit ett internationellt problem. Hammarskjöld ber Cordier att sammankalla säkerhetsrådet under återopande av artikel 99 "Generalsekreteraren äger fästa säkerhetsrådets uppmärksamhet på varje omständighet, som enligt hans åsikt kan hota upprätthållandet av internationell fred och säkerhet."

Den 11 juli förvärras situationen ytterligare för den nya republiken Kongo, genom att Katanga, den mineralrika provinsen i söder, förklarar sig för självständig republik. Några val äger inte rum, Moise Tshombe, provinsens politiske ledare utnämner sig själv till president. Det har många gånger tidigare visat sig att han styrs från annat håll och att anklagelserna mot honom från politikerna i Leopoldville visar sig vara riktiga. Styrningen från det belgiska gruvbolaget Union Minière, som har hand om de stora mineraltillgångarna i Katanga är påta-

glig. Minertillgångarna ligger i det så kallade Kopparbältet, som sträcker sig från Katanga in i Nordrhodesia. Kopparbältet är inte bara geologiskt likartat. Även politik, ekonomi och gruvintressen är likartade mellan Katanga och Rhodesia. På grund av detta fanns det planer på att slå ihop de båda staterna.



Pressens Bild

Moise Tshombe till vänster, Kongos president Kasavubu längst till höger.

I Katanga, som svarar för ungefär hälften av Kongos inkomster, finns rika fyndigheter av koppar, uran, guld, zink, järn, kobolt, mangan, silver och tenn. Ungefär 60% av världsproduktionen av uran kommer härifrån, 8% av världens kop-

par bryts i Katangas gruvor, samt en betydande del av världsbehovet av kobolt. Dessutom svarar regionen för 75% av världens brytning av industridiamanter. Fyndigheterna bearbetas av det belgiska bolaget Union Minière och den ekonomiska ledningen finns hos Société Général i Bryssel. Efter andra världskriget har gruvindustrin haft ett fantastiskt uppsving.

Ur gruvbolaget Union Minières synvinkel är det inte något negativt att Katanga bryter sig ut ur Kongo. Misstanken om att Tshombes aktion stötts och möjliggjorts av gruvbolaget och Belgien resulterar i att flera afrikanska stater uttalar sitt stöd för Lumumbaregeringen som den enda lagliga. Samtidigt fördömer man kraftigt Katangas utbrytningsförsök.

Samma dag som Tshombe utropar republiken Katanga ber han belgiska styrkor om hjälp med att skydda lag och ordning i landet.

Den 11 juli återkommer Dag Hammarskjöld till New York från Genève. Dagen därpå lämnar president Joseph Kasavubu och premiärminister Patrice Lumumba in en formell anhållan om militär hjälp. I FN-huset förbereds nu säkerhetsrådets möte den 13 juli. Kongokrisen handlar inte längre bara om belgisk intervention utan också om Katangas separation från Kongo.

I början av 1960 har Dag Hammarskjöld i ett tal i Afrika berört de problem som ett självständigt land kan drabbas av i början:

*“Hur fredlig och ordnad övergången än kan vara, bety-*

*der oavhängighet ändå en slags chock för den nya staten, som nu ställs inför en helt ny situation. Nya länder måste på relativt kort tid fatta avgörande beslut, som många år efteråt kan bli bestämmande för deras utveckling och deras förhållande till övriga världen. Det gäller penningväsen, internationella handelsförbindelser, det sociala systemet. Dessa beslut måste fattas vid en tidpunkt, när man inte haft tid att fullständigt undersöka de olika faktorerna och landets egna resurser.”*

Hammarskjöld rekommenderade därför de nya länderna att i god tid söka internationell hjälp för att få hjälp från expertis. Kongo hade inte gjort det och Hammarskjölds ord blev i högsta grad verklighet för Kongo. När Kongo ber FN om hjälp är situationen redan kaotisk.

Säkerhetsrådets möte inleds på kvällen den 13 juli. En och en halv timme före mötet har Hammarskjöld fått ett samtal från Ghanas president Nkrumah, som säger att han är beredd att skicka två bataljoner ur sin armé till Kongo. Ende afrikanske representanten i det elva personer stora säkerhetsrådet är Mongi Slim från Tunisien. Tillsammans med Hammarskjöld har han arbetat fram en resolution, som Tunisien skall lägga fram. Resolutionen antas framåt morgontimmarna. När säkerhetsrådet bryter upp från sitt möte, fem minuter över halv fyra på fredagsmorgonen den 14 juli, börjar generalsekreterarens svåra uppgift. Han har nu ansvaret för att genomföra resolutionen. Den uppmanar Belgien att dra tillbaka sina trupper från kongolesiskt territorium, däremot står det inte något om Katangas utbrytning.

Säkerhetsrådet ger vidare generalsekreteraren bemyndigande att vidta nödvändiga åtgärder för att förse den kongole-siska regeringen med det militära bistånd som fordras tills att de egna nationella säkerhetsstyrkorna, enligt regeringens upp-fattning, är i stånd att fylla sina uppgifter. Vid det här laget finns det belgiska trupper i huvudstaden Leopoldville. Förstärkningar anländer hela tiden och snart uppgår antalet till 10.000 personer, utspridda på 23 platser i landet.

Hammarskjöld har under mötet poängterat att FN-uppdraget inte medger inblandning i Kongos inrikespolitiska kon-flikter. FN får enbart agera i självförsvar. Om Katanga mot-sätter sig truppernas närvaro, får man inte med våld tränga in där. Det här innebär att FN-styrkorna inte har möjlighet att hjälpa kongoregimen att återföreka Katanga med landet. FN-trupperna kan besätta flygfält och radiostationer, men har inte rätt att ingripa med våld vid interna strider, inte heller att avväpna någon part.

Samma dag som resolutionen antas meddelas det från Leopoldville att Lumumba ställt ett ultimatum till Ralph Bunche. Det säger att FN inom 72 timmar måste driva ut belg-ierna ur Kongo, annars kommer man att vända sig till Sovje-tunionen och begära hjälp.

Det är nu bråttom. Hammarskjöld anser att FN-styrkorna bör komma från länder som inte ägnat sig åt kolonialism. Inom tre dygn organiseras en FN-styrka, ONUC (Organisation des Nations Unités au Congo), huvudsakligen sammansatt av trupper från afro-asiatiska stater, men också från Sverige och Irland. De första soldaterna, från Tunisien, landsätts redan den



15 juli i Leopoldville. I slutet av juli uppgår FN-styrkan till 10.000 man.

ONUC är nu på plats, men det kaotiska läget inom nationalarmén kvarstår. Belgierna vägrar att dra sig tillbaka innan ONUC kan garantera lag och ordning i landet. För FN-trupperna är situationen svår, eftersom de hindras av den odisciplinerade nationalarmén från att utföra sina uppgifter. Gång på gång uppskjuter belgierna sin avresa, medan de under tiden skickar den ena truppstyrkan efter den andra till Katanga-provinsen. Medan det politiska kaoset kvarstår förklarar Moise Tshombe att varje försök av FN:s trupper att tränga in i Katanga kommer att bemötas med vapen. Frågan om Katanga uppskjuts därför. Först gäller det att återställa ordningen i de fem övriga provinserna.

För Patrice Lumumba är det däremot viktigare att återbörda provinsen Katanga till landet än att skapa ordning. Den 24 juli flyger han till New York för ett personligt sammanträffande med generalsekreteraren. I två dagar samtalar de med varandra. Lumumba vill ha Hammarskjölds godkännande för sina politiska syften. Han vill dessutom ha möjlighet att förfoga över ONUC-trupperna. Hammarskjöld kan naturligtvis inte gå med på detta. I stället lovar han Lumumba betydande tekniskt bistånd. Katangafrågan diskuteras också. Hammarskjöld upprepar att FN inte har för avsikt att blanda sig i Kongos inre angelägenheter och att man vill undvika blodspillan. Lumumba menar att belgierna förhalar sin reträtt genom att gömma sig bakom Tshombes deklARATIONER om att han inte vill ha någon FN-närvaro i sitt land.

Lumumba fortsätter efter mötet med Hammarskjöld till Washington, där han hos den amerikanska regeringen försöker få finansiell hjälp. Han får beskedet att ekonomisk hjälp är möjlig, men att den måste kanaliseras via FN. Därefter fortsätter han till Kanada, där han utverkar bistånd bland annat i form av livsmedel och lantbruksredskap. I Ottawa har han också ett sammanträffande med den sovjetiske ambassadören.

I slutet av juli flyger Hammarskjöld till Kongo. Direkt vid sin ankomst dit dras han in i en härva av list och slughet som är så kännetecknande i Kongo vid denna tid. Han väljer att flyga med det mer neutrala holländska flygbolaget KLM i stället för det belgiska Sabena och kommer då till Brazzaville i Franska Kongo på andra sidan Kongofloden. Där möter honom en snabbgående motorbåt, som för honom över Kongofloden. Detta har arrangerats av den franskvänlige prästen Fulbert Youlou. På andra sidan floden finns ingen Kasavubu, ej heller någon välkomstceremoni. Däremot syns långt ute på floden den långsamma färjan som Bunche hyrt för att möta Hammarskjöld med. Den illasinnade Youlou har lyckats med att få den i Leopoldville självständighetssträvande president Kasavubu förolämpad av Hammarskjöld, genom att han inte personligen får ta emot Hammarskjöld, när han kommer till Kongo.

Den andra augusti meddelar Hammarskjöld i Radio Leopoldville att det är dags för ONUC att installera sig i Katanga. Ralph Bunche sänds dit för att förbereda de praktiska detaljerna. När han några dagar senare återkommer därifrån berättar han om det enorma motstånd som mött honom.

Av Tshombe och hans inrikesminister liksom av de belgiska officerarna samt de utländska ämbetsmännen har han på det skarpaste varnats för vad som kommer att hända om FN-trupperna kommer dit. Inrikesminister Munongo varnade för de tusentals lunda- och bayekekrigare som med förgiftade pilar kommer att möta de svenska soldaterna.



Pressens Bild

Dag Hammarskjöld i diskussion med sin specielle representant i Kongo Mr. Dayal från Indien. I bakgrunden syns Sture Linnér

Hotet understryks av att inrikesminister Godefroid Munongo ger order om att planet med ONUC:s militära rådgivare, som är på väg att landa, skall skjutas ner. Bunche lyckas få Munongo att ge kontraorder. FN-planet tillåts landa, men

därefter tvingar Munongo hela ONUC-delegationen att lämna Katanga. Han låter sina soldater använda bajonetterna för att mota upp Ralph Bunche på planet. Tshombe har ingen armé, men han håller på att bygga upp en med hjälp av belgisk militär och vita legosoldater. Vid det här laget har ONUC 3.500 FN-soldater i Leopoldville. Man beslutar sig ändå för att inte använda vapenmakt för att ta sig in i Katanga.

I Kongos huvudstad Leopoldville är Patrice Lumumba mycket upprörd. Han tycker att FN sviker. I provinshuvudstaden Elisabethville i Katanga däremot mottar Tshombe gratulationer.

Generalsekreteraren flyger tillbaka till New York för att ta upp frågan med säkerhetsrådet. Sovjetunionen och Polen anklagar honom för att ha gett efter för koloniserarna och för Union Minières belgiska, brittiska och franska aktieägare. Ghana och Guinea förklarar att man är beredd att gå in med egna trupper i landet, medan Dag Hammarskjöld hävdar att krisen bara kan lösas med diplomati. Efter ytterligare ett natligt möte uppmanas Belgien åter igen att dra tillbaka sina trupper och Tshombe uppmanas att släppa in ONUC i Katanga. Samtidigt poängterar rådet åter att ONUC inte skall blanda sig i några interna konflikter. Avsikten med resolutionen är inte att göra slut på Katangas separation. Trupperna skall bara användas i samband med det belgiska återtåget. Tshombe accepterar, men ställer villkor. Ingen inblandning får ske i katanga-polisens göranden och de vapen som befinner sig i katangaarméns ägo skall som tidigare enbart kontrolleras

av myndigheterna i Katanga.

Torsdagkvällen den 12 augusti är Hammarskjöld tillbaka i Leopoldville. Utan att träffa eller underrätta Lumumba förbereder han nu FN:s landsättning i Katanga. Ett antal transportplan med 220 svenska soldater förbereds för avgång. Själv flyger Hammarskjöld tillsammans med den indiske brigadören Rikhye och general Kettani från Marocko i ett eget plan. Strax innan man skall landa meddelar tornet i Elisabethville att landingstillstånd kommer att ges enbart för Hammarskjölds plan. Transportplanen uppmanas att vända. Hammarskjöld ber då trafikledaren att hälsa president Tshombe att antingen landar samtliga plan, eller också vänder alla tillbaka till Leopoldville igen. Tshombe ger med sig och snart står Hammarskjöld på plattan och hälsas välkommen av en hjärtligt leende president, som kommenderat ut sitt hederskompani för att ta ut emot generalsekreteraren.

Kortegen kör in mot Elisabethville. Från vägkanterna hörs ropen "Ner med Förenta Nationerna". I Elisabethville träffar Hammarskjöld den belgiska befälhavaren. Tillsammans utarbetar de en plan för de belgiska truppers tillbakadragande och inom en vecka börjar det belgiska återtåget. FN-styrkorna övertar nyckelposterna i hela provinsen.

Tillbaka i Leopoldville vill Hammarskjöld träffa Lumumba för att berätta om närmandet till Katanga. Lumumba är mycket upprörd över att han inte på förhand informerats om FN:s insatser där och han vägrar träffa generalsekreteraren. I stället skriver han brev efter brev, där han häftigt kritiserar FN

och Hammarskjöld. Han kräver att flygplan skall ställas till hans förfogande, att Katanga skall avväpnas och att afrikanska FN-trupper skall ersätta de svenska. Hammarskjöld upprepar i sitt svar att FN-styrkan inte tänker blanda sig i landets inre angelägenheter.

Han flyger därefter tillbaka till New York utan att ha träffat Lumumba, som nu vänder sig till Sovjetunionen med begäran om hjälp. Inom kort sänder man därifrån 29 Iljushinplan för transportbruk, 100 militära lastbilar och 200 ryska tekniker. Teknikerna ger hjälp till regeringen direkt, precis som belgierna gjort i Katanga, i stället för att arbeta via FN.

Ytterligare en provins, Syd-Kasai, har under tiden frigjort sig från republiken Kongo. Det nya namnet är Gruvstaten och stamhövdingen, Albert Kalonji, som leder utbrytningen, låter kröna sig till kejsare Albert I. Liksom i Katanga skaffar man sig snabbt allt från egna frimärken till egen armé, ledd av vita legosoldater.

Lumumba reagerar omgående och han sätter in sina trupper i Kasai, med hjälp av de ryska transportplanen. Trupperna, under överste Mobutus befäl, är fortfarande mycket dåligt disciplinerade och anfallet mot balubastammen slutar med en regelrätt massaker. Tusentals balubas flyr till Katanga. Hammarskjöld betecknar efteråt striderna som gränsande till folk-mord. Lumumbas avsikt är att armén skall fortsätta in i Katanga, men den allt starkare katangesiska armén under sina vita legoofficerare bjuder för hårt motstånd. Dessa trupper ersätter nu successivt de belgiska styrkor som lämnar landet.

Den 5 september åker den USA-understödde presidenten Kasavubu ut till radiostationen i Leopoldville. I ett kort tal meddelar han att han avsatt premiärminister Lumumba och sex av regeringens ministrar. Därefter ringer han till ONUC och kräver att alla större flygfält skall stängas för all trafik utom för ONUC:s. Bara en kort stund efter det att Kasavubu lämnat radiostationen anländer Lumumba. Han håller ett nytt tal, där han i sin tur förklarar Kasavubu avsatt. President Kasavubu har sitt största stöd av befolkningen runt Leopoldville. Lumumbas sympatisörer finns huvudsakligen ute i landet, speciellt i området kring Stanleyville. Hans trupper finns fortfarande kvar i Kasai, men rykten säger att de skall flygas in till Leopoldville.

Andrew Cordier, FN:s högste ansvarige på plats i Leopoldville, inser att risken för ett inbördeskrig är mycket stor om Lumumbas trupper förflyttas till Leopoldville. Han fattar därför beslutet att stänga landets större flygplatser. Dagen därpå beslutar han också att sätta Radio Leopoldville ur funktion. Besluten fattar han utan att konsultera Hammarskjöld. Han anser inte att det finns tid för det. Hammarskjöld försvarar operationen och får utstå hård kritik från Sovjetunionen, som menar att han nu visat att han står på NATO:s sida.

Det råder nu fullt kaos i Kongo. Det finns två regeringar som båda gör anspråk på makten. Som ett sista försök att kontrollera den uppkomna situationen upplöser Kasavubu parlamen-

tet. De närmaste dagarna präglas av stora oroligheter. Både Kasavubu och Lumumba kommer med hätska uttalanden mot varandra och hotar med att ta till vapen. Trots de stora oroligheter som förekommer mellan de stridande fraktionerna så dödas ingen människa i Leopoldville under dessa dagar. Inte ens Hammarskjölds afrikaexpert Weischhoff har kunskaper nog att genomskåda att det som sker, följer ett typiskt kongolesiskt kulturmönster. Det visar sig vara ett led i en ceremoniell uppgörelse mellan de båda parterna, helt enligt kongolesisk tradition.

Det politiska spelet fortsätter. Senaten sammanträder, förklarar Kasavubu avsatt och tillerkänner Lumumba hela makten. Kasavubu svarar med att upplösa både senat och representanthus och förklarar att han i egenskap av president kan fatta beslut utan parlamentets godkännande. Till ny premiärminister utser han talmannen i senaten, Joseph Ileo.

Nästa drag står den 29-åriga CIA-stödde översten Joseph Mobuto för. Han inrättar den 14 september en militärdiktatur med motiveringen att han vill ersätta kaos med militärisk disciplin. Lumumba anhålls, men släpps senare. Kasavubu får stanna kvar som president. Under ett år framåt kommer parlamentet att vara upplöst. Mobuto beordrar vidare samtliga socialistländers tekniker att lämna landet. Några nya ministrar tillsätts inte, däremot införs en ny instans, ett s k kollegium, bestående av en grupp unga studenter, som skall sköta landet samtidigt som de studerar.

Aldrig har så många statschefer varit samlade på ett och



samma ställe som när FN:s generalförsamling träffas för sin höstsession den 20 september. Redan den första dagen ger Ghanas president Nkrumah sitt erkännande åt FN:s insatser för de afrikanska staterna. Han påpekar däremot att han ser Patrice Lumumba som den legitime premiärministern i Kongo. Kritisk är däremot Sovjetunionens regeringschef, Nikita Chrusjtjev, som beskyller ONUC att gå imperialisternas ärenden. Han underkänner generalsekreterarens arbete och föreslår att FN i stället skall styras av en trojka, bestående av representanter för väst-, socialistiska- och de neutrala blocken. Förslaget avvisas, eftersom man menar att FN i så fall skulle bli handlingsförlamat. Resultatet av höstsessionen blir att västländerna och de neutrala staterna ger Hammarskjöld fortsatt förtroende.

I den kongolesiska nationalarmén finns många representanter för balubastammen. De har Lumumbas massaker i syd-Kasai i färskt minne. När Mobuto släpper Lumumba känner sig denne hotad och han begär skydd av FN. Det beviljas och hans hus i Leopoldville bevakas nu av ONUC. Utanför ONUC:s vaktstyrka har en grupp kongolesiska soldater slagit en ring runt området. Den 10 oktober skickar Mobuto några officerare till FN:s högkvarter med begäran om hjälp med att anhålla Lumumba. Motivet är att han sägs ha hållit tal som eggat upp befolkningen mot den lagliga myndigheten. ONUC avslår denna begäran och upprepar att detta är omöjligt med tanke på organisationens neutralitet.

Natten mellan den 27 och 28 november lyckas Lumumba

i bil ta sig ut från den välbevakade villan. Målet för honom är att ta sig upp till Stanleyville, där hans vän Antoine Gizenga, stödd av Lumumbavänliga trupper, skapat en egen regering. Den stöds av Sovjetunionen, som anser att den är Kongos lagliga. Han hinner aldrig upp till Stanleyville innan han grips av kongolesiska balubasoldater. Misshandlad förs han till en militärförläggning söder om Leopoldville.

När informationen om Lumumbas gripande når Hammerskjöld skickar denne brev till Kasavubu, där han påminner om de regler som enligt FN-stadgan gäller vid behandling av fångar. Han föreslår dessutom att Internationella Röda Korset skall ges möjlighet att övervaka den behandling som Lumumba får i fångelset. Röda Korset gör besök och finner att fången är i tillfredsställande kondition.

Den 13 januari uppstår ett myteri inom den garnison som har till uppgift att bevaka Lumumba. Soldaterna är missnöjda med de omständigheter de lever under. President Kasavubu blir oroad. Kanske är han rädd för att Lumumba skall få över några av soldaterna på sin sida? Eller oroar han sig för att soldaterna skall ta Lumumbas öde i egna händer? Kasavubu beslutar sig för att lämna över problemet Lumumba till Tshombe. Han ringer Tshombe och meddelar att det kommer tre "paket" till honom. Tillsammans med två av sina tidigare ministrar flygs Lumumba till Elisabethville i Katanga. Sex svenska ONUC-soldater blir vittne till hur de svårt misshandlade männen lämnar planet och hur misshandeln fortsätter medan de slängs upp på en jeep.

Färden går till en liten villa i utkanten av Elisabethville. Lumumba och de två ministrarna placeras i skilda rum. Under dagen kommer det all fler vita till villan. Den katangafödde översten Charles Huyghes går in till de båda ministrarna och skjuter dem. Han blir sedermera chef för legoknektcentralen i Ndola. Därifrån slussas alla de nyrekryterade legosoldaterna in till Katanga.

Lumumba finns i ett rum intill och hör när hans ministrar skjuts. Senare förs Lumumba in i ett annat rum där han skall rannsakas. Han bönar och ber inrikesminister Munongo om att bli skonad. Men Munongo blir bara irriterad och skadar honom svårt med sin bajonett. En kapten Ruys som befinner sig i rummet blir så illa berörd att han tar sin pistol och ger Lumumba ett sista skott.

Hammarskjöld skriver till Tshombe omedelbart efter att Lumumba skickats till Katanga och förklarar att världen uppmärksam och med stor oro följer Lumumbas vidare öde. När Tshombe väl svarar på generalsekreterarens brev, är Lumumba redan mördad. Nyheten om Lumumbas död tas emot med stor indignation i den civiliserade världen och flera länder återkallar sina FN-trupper.

Åter står inbördeskriget för dörren med en regering i Leopoldville, en i Stanleyville, en i Elisabethville och en i syd-Kasai. Myteriet inom garnisonen i Leopoldville visar också att missnöjet fortfarande är mycket stort inom armén. Man har under det afrikanska befälet inte fått det bättre än under det vita. Den kongolesiska armén är dessutom delad i två läger. Ena delen

står under befäl av Mobuto. Den andra under Gizenga i Stanleyville.

För Katanga betyder det långsamt söndervittrande Kongo med sina urholkade ONUC-trupper att man där i lugn och ro har kunnat bygga upp sin armé. Med dess hjälp utför man diverse pacificeringsaktioner mot de oppositionella balubastammar som finns i norra delen av landet.

Den 21 februari antar FN en resolution som går ut på att generalsekreteraren skall se till att samtliga legotrupper lämnar landet, att inbördeskrig förhindras, att alla militära operationer inställs och att konflikter avvärjs. Hammarskjöld vädjar till medlemsstaterna att sända trupper till ONUC:s hjälp. Indien, Tunisien och Liberia lovar förstärkning.

Försöken att samla Kongo under ett gemensamt parlament under våren går dåligt. I april ljusnar däremot läget. Med löfte om ökad ekonomisk hjälp intar centralregeringen under Kasavubu en positivare hållning. Tshombe, som deltar i sammanträdet, då parlamentsfrågan diskuteras, är inte alls nöjd med diskussionerna som förs. Han lämnar konferensen, men fångslas av Kasavubus trupper, som förklarar att han kommer att ställas till svars för bland annat högförräderi och mordet på Lumumba.

I juli sammanträder det kongolesiska parlamentet för första gången på drygt tio månader. En regering med Kasavubu som president, Cyrille Adoula som premiärminister och Antoine Gizenga som vice premiärminister bildas med bred bas. Tshombe har en månad tidigare släppts ur fängelset efter

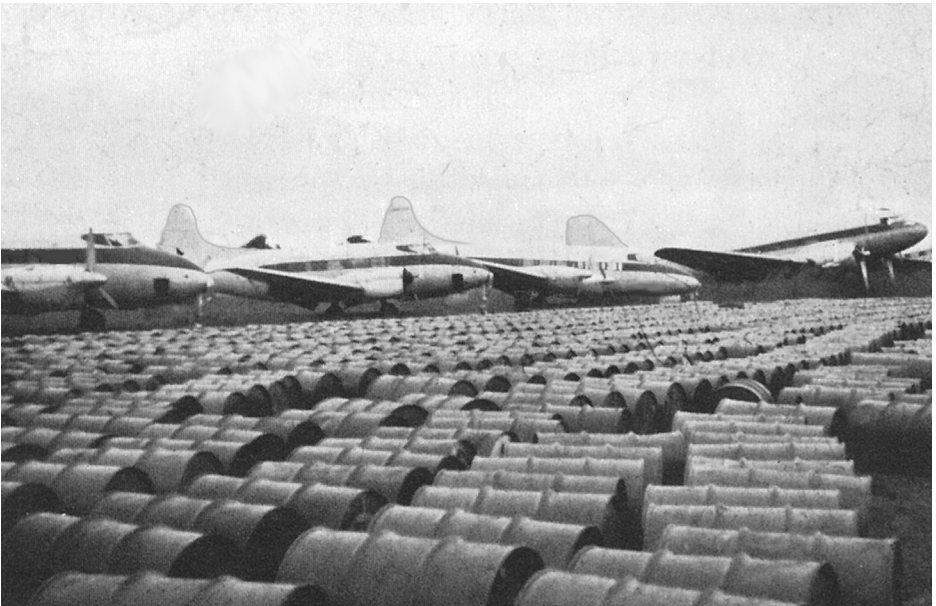
att ha gjort vissa eftergifter för ett samarbete. Några dagar efter det att han återvänt till Elisabethville, har han tagit tillbaka alla löften.

Den 28 augusti inleder ONUC en aktion som har till syfte att avlägsna utländska legosoldater och rådgivare ur landet i enlighet med den resolution som fattats av FN i februari. Operationen, kallad "Rumpunch", utförs av de svenska, irländska och indiska bataljonerna, som snabbt intar ett antal strategiska platser, bland annat postkontoret och radiostationen i Elisabethville. Under eftermiddagen står det klart att 273 icke kongolesiska soldater i det katangesiska gendarmeriet har arresterats.

"Rumpunch" har lyckats militärt och ONUC har nu full kontroll över Elisabethville. Från FN i New York kommer gratulationstelegram till de civila FN-cheferna Sture Linnér i Leopoldville och Conor Cruise O'Brien i Elisabethville. Men en framgång följs ofta av en motgång i Kongo vid denna tid. Nu begår O'Brien ett stort misstag. Han låter sig övertalas av den belgiska konsuln, om att denne skall få ta hand om hemvändandet av de tillfångatagna legosoldaterna. Detta resulterar i att ett fåtal officerare som tillhör den belgiska militäradministrationen får lämna Katanga. Resten tar en sväng in till Nordrhodesia och är snart tillbaka i Katanga.

Det visar sig snart att trots O'Brians misstag så har inte "Rumpunch" förändrat maktbalansen nämnvärt. Merparten av de utländska legosoldaterna finns utspridda runt om i Katanga. Gendarmeriet förstärks och grupperar om. De flygplan ur katangesiska flygvapnet som lyckats fly från Elisabethville

under "Rumpunch" baseras i Jadotville och Kolwezi. De mindre tvåmotoriga de Havilland Dove flygplanen förses med kulsprutor. I buken tas luckor upp för bombfällning. Bomber till flygplanen tillverkas hos Union Minière.



Sten-Erik Molker

Katangesiska De Havilland Doveplan på Elisbethvilles flygplats. Tunnorna i förgrunden användes för att snabbt kunna blockera landningsbanorna.

Även ett av tre jetflygplan lyckas man rädda undan "Rumpunch". Det är ett litet franskt stridsflygplan, Fouga Magister, som smugglats in från Frankrike till Katanga. Flygplanet flygs av en före detta belgisk pilot, major José Delin och det lyckas orsaka stora problem för FN:s lufttransporter.

Efter att ha veknat något på grund av FN:s framgångar i

kriget, så har Tshombe redan veckan därpå ändrat tonfall. Han beskyller nu ONUC för att planera en invasion av Katanga och för att vilja avsätta regeringen. I början av september försämras snabbt situationen i Elisabethville.

En hatkampanj med demonstrationer mot FN inleds. FN-soldater attackeras och hotas till livet. Fordon och ambulanser förstörs. Den del av befolkningen som inte tillhör Tshombes lundastam, eller inrikesminister Munongos baykekestam, förföljs och flyr i stora skaror undan den utrotning som hotar. I början av september har flyktinglägret i anslutning till den svenska FN-förläggningen vuxit till nära 40.000 personer.

Den 9 september är det datum, då all utländsk personal skall ha anmält sig till FN:s evakueringsinstans. Fortfarande har många låtit bli. I stället hårdnar situationen ytterligare, när tungt beväpnade katangesiska styrkor placeras ut vid alla offentliga byggnader och nyckelpunkter i Elisabethville. Polisens resurser förstärks dessutom och vapen delas till och med ut till enskilda personer och grupper.

I gryningen den 13 september inleds en ny ONUC-aktion med syfte att arrestera kvarvarande utländska officerare, politiska rådgivare samt legosoldater. I Leopoldville har centralregeringen några dagar tidigare utfärdat en order om arrestering av inrikesminister Munongo och en del andra personer, något som också späder på det militära motståndet. Denna andra ONUC-operation går därför inte lika lätt som den första den 28 augusti. FN-styrkorna beskjuts och ONUC hamnar i regel-

rätta strider. Postkontoret och radiostationen, som besatts av FN-trupper, anfalls flera gånger under den första dagen och intensiv eld riktas från krypskyttar mot FN-trupper. Ute på Elisabethvilles flygplats åstadkommer det katangesiska Fou-gajetplanet svår materiell skadegörelse. Tursamt nog förstörs inget FN-plan, även om flera transportplan får mindre splitter-skador. Besvärande är det dock att FN:s transportväg inte längre är tryggad på grund av flygattackerna.

President Tshombe har tidigt på morgonen per telefon föreslagit FN:s chef i Katanga, Conor Cruise O'Brien, villkorslöst eld upphör och båda sidor ger order om att eldgivningen skall upphöra. De katangesiska trupperna fortsätter ändå beskjutningen. Ett möte planeras mellan de båda klockan tolv på dagen. Till det dyker Tshombe aldrig upp.

När Dag Hammarskjöld kommer till Leopoldville den 13 september är det för att försöka hitta en lösning på Katangaproblemet inför generalförsamlingens höstsession. Han skall också diskutera den nya budgeten och det hjälpprogram som håller på att förberedas. På flygplatsen välkomnas han bland annat av premiärminister Adoula och dennes forne fiende Antoine Gizenga, nu medlemmar i samma regering. Mycket positivt har ändå hänt i Kongo den senaste tiden.

Under resan till Afrika är Hammarskjöld däremot helt ovetande om den aktion som FN inlett i Katanga samma morgon. Vid mellanlandningen i Ghanas huvudstad Accra, når han av ett första meddelande, men det är först vid ankomsten



till Leopoldville som han får bilden helt klar för sig. Han telegraferar omedelbart till O'Brien och ber denne att förhandla om eld upphör med Tshombe. Samtidigt upprepar han att FN-trupperna bara får skjuta i självförsvar och att våld enbart får användas som en sista utväg enligt resolutionen från den 21 februari.

Striderna fortsätter under flera dagar. De FN-trupper som håller Kaminabasen anfalls plötsligt av en stor styrka bestående av ett tusental män ur balubastammen under befäl av legosoldater. Delar av den stora basen, som ligger 40 mil väster om Elisabethville, måste evakueras av FN. Det innebär att FN-styrkan tillfälligt saknar kontakt med sitt högkvarter. Ett irländskt kompani i Jadotville, tio mil nordväst om Elisabethville, omringas av en överlägsen truppstyrka, ledd av vita officerare. Samtidigt bombas irländarna av katangesiskt flyg.

Reaktionerna från omvärlden på den aktion som FN inlett i Elisabethville den 13 september är mycket starka. Hårdast kritik kommer från London, Bryssel och Salisbury. I Salisbury ger premiärminister Roy Welensky order om att alla styrkor skall koncentreras till gränsen mot Katanga, eftersom han anser att Nordhodesia hotas. I parlamentet hävdar han att detta är det mest vanhedrande som hänt i FN:s historia. I London uttrycker Utrikesdepartementet sin djupa oro över det inträffade och ambassadören i Leopoldville ber Hammar-skjöld om en förklaring. Han meddelar också att Storbritannien, om inte situationen snabbt kommer under kontroll, är beredd att dra tillbaka stödet till ONUC.

Från London kommer också biträdande utrikesministern

Lord Lansdowne för att orientera sig om läget och för att poängtera nödvändigheterna av att striderna snarast upphör. Den irländska premiärministern skickar ett telegram till generalsekreteraren, i vilket det påpekas att trupperna från Irland är där för att bevara freden inte för att påverka interna uppgörelser. Aktionen stöds däremot av Sovjetunionen, som kräver ännu hårdare åtgärder mot Katanga och av USA, där man har uppfattningen att ett enat Kongo är förutsättningen för politisk stabilitet.



Sten-Erik Molker

I stridens hetta råkar katangeserna av misstag bomba ett av sina egna transportplan

Striderna i Katanga fortsätter. Tshombe håller sig undan. Katangesernas flygbombningar är ett stort hinder för FN-

aktionen. Efter önskemål från sina rådgivare, godkänner generalsekreteraren beslutet att begära in snabb förstärkning av flygtrupper från bland annat Etiopien.

Under fredagen den 15 september pågår striderna på olika håll. Det katangesiska Fougaplanet gör flera anfall med bomber, kulsprutor och raketer över Elisabethville, Jadotville och Kamina. Under ett anfall mot Elisabethvilles flygplats skjuts raketer mot FN:s transportplan, som står uppställda på betongplattan. Samma kväll har den katangesiska inrikesministern Kibwe arrangerat ett nytt möte mellan Tshombe och O'Brien. Inte heller till det mötet kommer Tshombe. Enligt uppgifter från den brittiske konsuln i Elisabethville, har Tshombe hindrats från att närvara av sina militära rådgivare.

I samtal med en engelsk tidningskorrespondent säger Hammarskjöld att de utländska legosoldaternas närvaro i Katanga är ett hot mot freden i Kongo, men att FN inte får bli det redskap som hjälper centralregeringen att besegra Katanga. Han hävdar att FN måste uppnå sitt mål utan att blod spills. Viktigare än något annat just nu är att få till ett vapenstillestånd. En förutsättning för det är att få Tshombe till förhandlingsbordet. Hammarskjöld är medveten om att Tshombe inte vill resa till Leopoldville av rädsla för att bli fångslad och till de möten som hittills planerats i Elisabethville har han inte dykt upp.

Vid midnatt, den 16 september, kommer äntligen beskedet från Tshombe, som säger att han vill träffa Hammarskjöld. Det tog tid att få svar eftersom Tshombe har flytt till Kipushi vid den rhodesiska gränsen.

Mötesplatsen som föreslås är Bancroft i Nordrhodesia. O'Brien vidarebefordrar nyheten till Hammarskjöld i Leopoldville med begäran om att förslaget till mötesort skall avvisas. Han anser att mötet bör ske på katangesiskt territorium.

Hammarskjöld formulerar omedelbart ett motförslag, avsett att vidarebefordras till Tshombe. I det poängterar han återigen att FN enbart har till mål att genomföra de intentioner som framkommit i FN:s februariresolution, d v s bland annat att undvika inbördeskrig i Kongo, att se till att striderna upphör och att belgisk militär, politiska rådgivare och andra soldater som inte står under Förenta Nationernas kommando omedelbart evakueras. Vidare hävdar han att lösningen enbart kan ske internt i Kongo och inte genom extern inblandning. Hammarskjöld kräver också inför mötet att det från båda sidor, i förväg, ges omedelbara order om eld upphör. Att träffas i Bancroft ställer sig också omöjligt för Hammarskjöld eftersom det inte finns något lämpligt flygfält för ett stort flygplan där. Han föreslår att man i stället skall träffas i Ndola i Nordrhodesia vid en senare tidpunkt.

De flesta i Hammarskjölds omgivning som känner till hans planerade träff med Tshombe i Ndola är mycket tveksamma till mötet på rhodesisk mark. Den brittiska kolonin Nordrhodesia är fientligt inställd mot FN och många av de personer, legosoldater och politiska rådgivare, som av FN utvisats ur Katanga, finns här. Gränsen till Katanga går inte heller långt ifrån Ndola. Dessutom behärskas luftrummet från Leopoldville till Ndola av fientligt flyg och FN saknar jakt-

plan som kan eskortera generalsekreterarens plan. Framför allt är det den före detta belgiska piloten, major Delin och hans "Lone Ranger" som oroar. Han opererar från sin bas i Kolwezi.

Förmodligen är det många grupper som inte heller ser något positivt i att ett möte mellan Tshombe och Hammarskjöld kommer till stånd. Tshombes egna militära rådgivare har två dagar tidigare, hindrat honom från att sammanträffa med FN, enligt den engelske konsuln som i sin tur fått uppgiften från vice premiärministern. Av den vita befolkningen i Katanga är många etablerade i provinsen sedan flera generationer tillbaka. För dem och för alla som är engagerade i gruv-branschen, både inom och utanför provinsen, innebär ett självständigt Katanga med vita politiska rådgivare och utländsk militär stor trygghet.

Hammarskjölds resa till Ndola skulle enligt de ursprungliga planerna göras med en DC-4:a, ett medelstort fyrmotorigt flygplan. Av bekvämlighetsskäl låter man honom i stället sedan flyga med FN:s överbefälhavare McKeowns flygplan. Det är en DC-6:a, ett fyrmotorigt propellerplan som är större, snabbare och bekvämare. Planet är chartrat av det svenska flygbolaget Transair. Det har registreringsbokstäverna SE-BDY och är döpt till Albertina

Sista natten tillbringar Hammarskjöld i Sture Linnérs villa. De sitter uppe till långt in på natten och diskuterar morgondagens mission. När de går och lägger sig kan man redan skönja gryn-

ingsljuset bakom trädtopparna i djungeln.

Nattsömnen blir inte långvarig, för redan klockan sju på morgonen ringer Hammarskjölds väckarklocka. De första värmande strålarna tittar in i köket där Hammarskjöld sitter och äter en snabb frukost. När Sture Linnér kommer in i rummet ser han Hammarskjölds portfölj ligga uppslagen på en stol. Han kastar en snabb blick ner i den och kan konstatera att där ligger några dokument och några böcker. I väskan finns till att börja med, FN-stadgan, som Hammarskjöld alltid har med sig, vidare ligger där också Nya Testamentet i engelsk översättning. Böckerna Kristi Efterföljelse av Tomas a Kempis och Ich und Du av Martin Buber, som Hammarskjöld håller på att översätta, ligger också i portföljen. Några papper och telegram som hänger ihop med brittiska utrikesministeriets representant Lord Lansdownes besök ligger nedslängda där. Överst ligger en bok av fransmannen Jean Giounou Noe. Den är ännu inte uppsprättad och den har han tagit med sig för att ha som lektyr under den långa flygningen. Under allt detta kan Linnér skönja hörnet av en karta över New York. Eftersom Hammarskjöld räknar med att snart vara tillbaka tänker han bara ta portföljen med sig och inget annat bagage.

Efter den tidiga söndagsfrukosten lämnar de båda huset. Halv tio träffar Hammarskjöld Lord Lansdowne, som erbjuder sig att följa med till Ndola för sköta om alla arrangemang inför mötet. Hammarskjöld vill inte att man flyger i samma plan, eftersom utomstående då kan få intrycket av att generalsekreterarens intressen och brittiska sammanfaller. Det bestäms att Lansdowne skall lämna Leopoldville före Ham-

marskjöld, att han inte skall blanda sig i diskussionerna med Tshombe och att han, så fort han är klar med arrangemangen, skall lämna Ndola och flyga till Salisbury.

Strax efter mötet med Lansdowne kommer Tshombes svar på Hammarskjölds telegram. I det kräver han vissa villkor för att gå med på eld upphör. FN-trupperna skall t.ex. hållas kvar i sina förläggningar. Alla truppförstärkningar skall ställas in. Han vill också att ett lätt flygplan skall flyga honom från Kipushi till Ndola.

Hammarskjölds svar som vidarebefordras via O'Brien ger besked om att endast villkorslöst eld upphör kan komma i fråga. Eftersom ONUC-trupperna enbart skjuter i självförsvar kommer ett eld upphör från Tshombe automatiskt att resultera i att striderna upphör. Alla andra frågor måste behandlas på mötet mellan de båda.

Något svar från Tshombe får inte generalsekreteraren, men däremot besked om att Tshombe står i begrepp att ge sig av till Ndola.

Ett sista möte med de närmaste medarbetarna äger rum på FN-högkvarteret strax före avfärden. Förberedelser inför de förestående förhandlingarna, som syftar till vapenvila och ett närmande mellan Tshombe och premiärminister Adoula i centralregeringen klaras av, liksom arrangemangen runt själva flygresan. Sedan ger de sig av ut till flygplatsen.

## Förberedelser och avfärd

Den 16 september, kvart i tio på kvällen, lyfter Transairs DC-6:a Albertina med registreringsbokstäverna SE-BDY från Ndjili Airport i Leopoldville.



Sten-Erik Molker

SE-BDY Albertina uppställd på Leopoldvilles flygplats före avfärd med generallöjtnant Sean McKeown

Ombord finns generallöjtnant Sean McKeown, överbefälhavare för Förenta Nationernas Organisation i Kongo (ONUC) och hans stab. Destinationen är Elisabethville i utbrytarstaten



Katanga, dit man skall åka för att diskutera de uppkomna problemen i den nybildade staten Kongo. När SE-BDY kommit upp i luften släcks samtliga positionsljus för att man inte skall kunna lokaliseras av eventuellt fientligt flyg. Radiotelegrafisten har fått order om att iaktta radiotystnad under flygningen.

Kapten Nils-Erik Åhreus, befälhavare på SE-BDY, väljer att flyga på rak kurs från Leopoldville till Elisabethville. Framme i Elisabethville har han vissa problem med att avgöra om han har kommit fram till rätt landningsbana. Det finns nämligen två flygfält att välja på i Elisabethville. Kapten Åhreus cirklar en stund över landningsbanorna, innan han till slut bestämmer sig för att använda planets landningsstrålkastare. Med dem påslagna flyger han sedan över landningsbanan, ser några FN-plan där nere och förstår att han kommit rätt. Landningsbanan är bara upplyst med enkla facklor. Han flyger ut en bit, gör en sväng och går sedan in för landning. Trots den bristfälliga belysningen går landningen mycket bra.

Sean McKeown samtalar med Åhreus efter landningen. Han anser att SE-BDY bör flygas tillbaka till Leopoldville innan dagen gryr. Flygfältet i Elisabethville betraktas som ett mycket farligt flygfält under dagtid. Detta på grund av de bombningar och beskjutningar det utsatts för av den katangesiska Fouga Magistern, ett jetplan med smeknamnet Lone Ranger, som flygs av den ryktbare piloten major Joseph Delin. Planet opererar bara under dagtid. Även området runt Elisabethville är oroligt och stridigheter har pågått där under en län-

gre tid.

På efternatten, söndagen den 17 september, startar därför SE-BDY Albertina från Elisabethvilles flygplats. Nätterna här nere är mycket mörka och planet accelererar längs en dåligt upplyst bana. Strax innan det lyfter ser kapten Åhreus spår-ljusen av gevärseld mot flygplanet. Han vet inte om planet träf-fats, men eftersom inget tyder på att så skulle vara fallet, fortsätter han flygningen mot Leopoldville. Natten är stjärnklar. Månen har redan försvunnit.

Klockan fem på morgonen väcks den belgiska kaptenen Roger Deppe, som arbetar för Belgian International Air Service, av en telefonsignal. Roger Deppe informeras om att han skall flyga FN:s generalsekreterare med sällskap till en icke angiven destination. Han får beskedet att det skall bli en lång flygning och att mycket bränsle behövs ombord. Planet kommer att tankas med 2.600 US gallon flygbensin, tillräckligt mycket för cirka 13 timmars flygning. Att han skall göra en flygning denna dag vet han sedan fyratiden i går. Det är då han ser flygorderna för den 17 september. Inte heller då finns flygrutt eller destination angiven.

Han åker ut till Leopoldvilles flygplats, Ndjili Airport, och går ombord på planet, en DC-4:a, med registreringsbokstäverna OO-RIC. Vid sjutiden på morgonen blir han ombedd att stiga ur och återvända till hotellet The Guest House, där han bor. Nytt besked väntar när han kommer dit. Via telefon ber man honom att återvända till flygplatsen. Han är tillbaka på flygplatsen klockan åtta, får information om att flygningen

skall bli av och att han skall göra sig beredd för avfärd.

Ungefär samtidigt, mellan åtta och nio på söndagmorgonen, anländer SE-BDY från Elisabethville till Leopoldville. Morgonen är fortfarande behagligt ljummen, när planet i morgonsolen långsamt glider ner mot landningsbanan. SE-BDY taxas in till uppställningsplatsen för Transairs flygplan. Besättningen på flygplanet är förutom kapten Nils-Erik Åhreus, andrepilot Lars Olof Litton, flygingenjör Nils-Göran Wilhelmsson och purser Harald Noork.



Sten-Erik Molker

Flygmekaniker Tryggve Tryggvasson och kapten "Jerka" Åhreus

Kapten Åhreus sitter i förarstolen på babords sida vid

landningen. Ett antal passagerare finns också med ombord på planet. Det är delar av den grupp som ingår i FN:s stridsledning.

Flygingenjör Wilhelmsson ber underhållsmekanikerna att söka efter eventuella kulhål i flygplanet. Man kan ju ha blivit träffade av den gevärseld som noterades vid starten från Elisabethville. Åtta mekaniker finns i tjänst för tillfället. Nils Olaf Olsson är en av dem och han börjar sin undersökning från babords vingpets och arbetar sig in mot flygplanskroppen. När han kommer till motor nummer två hittar han ett kulhål i motorkåpan och han kallar på förmannen Tryggve Tryggvasson. En skiss görs, som visar det ungefärliga läget på kulhålet. När motorkåporna öppnas ser de att toppkåpan och avgasröret till cylinder nummer sex är skadade av kulan. Den har gått igenom kåpan och sedan rikoschetterat mot avgasröret, som är sprucket och splittrat. Någon kula hittas dock inte. Diametern på kulhålet uppskattas till cirka tio millimeter. När Nils Olaf Olsson senare ombes att hjälpa till med att tanka planet, fullföljer andra mekaniker undersökningen av flygplanet och utför reparationsarbetet på motor nummer två.

Nils Olaf Olsson övervakar först tankningen i styrbords vingtankar på SE-BDY. Huvudtankarna nummer tre och nummer fyra fylls helt och hållet med flygbensin, reservtankarna nummer tre och nummer fyra fylls nästan maximalt. Mängden bensin i tankarna mäter Olsson upp med en så kallad mätsticka. Tankningen är klar någon gång mellan elva och tolv på dagen. Bränslet levereras av Shell via ett underjordiskt påfyllningssystem vid uppställningsplatsen för flygplanet. Det

går en slang till vardera vingen. Innan påfyllningen börjar fyller en Shellrepresentant ett prov i en glasbägare och visar det för Olsson för kontroll. Det är rent och visar att det inte finns något vatten i bensinen. Olsson gör inga andra kvalitetsprover på bränslet. Den bensin som används är 115/145 oktanic. Dessa siffror finns målade både på kåpan till tappstället och på påfyllningsenheten.

Efter att ha avslutat tankningen lämnar Nils Olaf Olsson flygplanet och ser till att det taxas bort till en uppställningsplats framför flygledartornet. Han vidtar inga speciella åtgärder för vakthållning av flygplanet. Något som inte heller är brukligt.

Den kongolesiska flygplatschefen i Leopoldville, herr Bundebele, är ansvarig för vakthållningen på Leopoldvilles flygplats. Han har dock ingen personal till sitt förfogande. Flygplatsen är omgiven av ett stängsel, men grindarna är öppna överallt och ett antal av grindarna är obevakade. Därför kan vem som helst komma in på flygplatsen, även med bil. Vem som helst kan alltså ta sig ut till SE-BDY innan besättningen kommer. Det finns dock inget som tyder på att så skulle ha varit fallet.

Från början är det meningen att generalsekreteraren skall fara till Ndola klockan tio på förmiddagen den 17 september i den tidigare nämnda DC-4:an med registreringsbokstäverna OO-RIC. Flygkontrollen har dagen före utfärdat flygorder 673 för uppdraget i fråga. Men planerna ändras och det bestäms att generalsekreteraren i stället skall flyga i det flygplan som FN:s stridsledning har, SE-BDY, en Douglas DC-6B, som tillhör

det svenska flygbolaget Transair. Detta är ett snabbare och bekvämare flygplan. Flygorder 673 ändras därför och den beräknade avgångstiden för generalsekreterarens flygning ändras från tio på förmiddagen till klockan tre på eftermiddagen.

På radiokommunikationsavdelningen i FN:s högkvarter på Ndjili Airport dricker förste radiooperatören G. Brinkman och hans kolleger morgonkaffe, när de via telex från Elisabethville blir uppmärksammade på att SE-BDY skall starta från Ndjili Airport klockan fem på eftermiddagen. Alice Lalande, som är sekreterare, har blivit ombedd att följa med Dag Hammar-skjöld på resan till Ndola. Under eftermiddagen överlämnas två krypteringsmaskiner och annat nödvändigt material som Alice Lalande kommer att behöva. Samtidigt undersöker man vilka möjligheter det finns att kommunicera med Ndola Airport via Kamina och Elisabethville. Av den anledningen kontaktas flygtrafikledningarna där via radio på 11318 kc/s (kilocykler per sekund). Föregående dag har kommunikationerna dit varit dåliga. När det blir uppenbart att kommunikationerna med Ndola är ojämna och osäkra, vill man inom flygavdelningen på FN:s högkvarter ha reda på allt som gäller radioutrustningen ombord på SE-BDY, vilka frekvenser som kan utnyttjas och om man har en radiooperatör med ombord. Med en radiooperatör ombord kan man upprätthålla radiokontakt under flygningen och när man väl är i Ndola kan flygplanets radioinstallation användas som en radiostation för kontakt med FN:s högkvarter.

Major Knut Olav Ljungkvist har tjänstgjort vid sektionen för stridsledning på FN:s högkvarter i Leopoldville. Han började tjänstgöra i Kongo som observatör. Därefter blev han förflyttad till flygledningen, som är en planeringssektion för FN:s flygaktiviteter i Kongo. Söndagen den 17 september är han ledig. Han är på väg för att åka och bada, då han i sin bil på kortvågsradion hör ett samtal, som han tycker låter underligt. Någon anropar "säkerhetstjänsten" på Leopoldvilles flygplats och vill ha ett flygplan klart för start. Rösten i radion säger att ett sällskap skall starta från flygplatsen i ett flygplan med registreringsbeteckningen OO-RIC, chartrat av SABENA. "Säkerhetstjänsten" svarar att sällskapet skall flyga med SE-BDY. Den anropande rösten förtydligar att det är OO-RIC som avses. "Säkerhetstjänsten" svarar att de förstår honom, men att en missuppfattning måste skett. Något senare kommer rösten tillbaka i radion och frågar om OO-RIC har gjorts klar för avfärd.

Efter att ha lyssnat till den första konversationen kör Ljungkvist till flygplatsen. OO-RIC står klar utanför flygplatsbyggnaden. SE-BDY är uppställd på Transairs ordinarie område på flygplatsen, ungefär 300 meter från OO-RIC. Representanter från pressen har tydligen uppfattat att den planerade flygningen skall göras med OO-RIC och har samlats runt planet.

Under tiden har Transairs besättning, som skall flyga SE-BDY, fått meddelande om att genast komma ut till flygplatsen. Besättningen på planet skall bestå av tre piloter, en radio-

telegrafist och en färdmekaniker. Befälhavare ombord är kapten Per-Erik Hallonquist, 35 år gammal, en erfaren pilot, som flugit strax under 8000 timmar, inklusive ungefär 1350 timmar på DC-6- och DC-6B-typen. Han är dessutom en skicklig navigatör.

Styrman är Lars Olof Litton. Hans flygtid är ungefär 2700 timmar, inklusive 720 timmar på den aktuella flygplans-typen. Han är 29 år.

Reservkapten är Nils-Erik Åhreus, 32 år, med en total flygtid på över 7100 timmar inklusive 860 timmar på DC-6 respektive DC-6B.



Sten-Erik Molker

SE-BDY:s besättning fotograferad i Leopoldville. Sittande från vänster, Wilhelmsson, Åhreus, Hallonquist och Noork.



Flygmekaniker är Nils-Göran Wilhelmsson, 27 år, med ungefär 1370 timmar i luften på DC-6 och DC-6B.

Carl Eric Rosén flyger med som radiotelegrafist, eftersom man tror att Dag Hammarskjöld kan tänkas behöva långdistanskommunikation via radio.

Besättningen har fått flygordern omkring kvart över tre på eftermiddagen och starten skall ske vid fyratiden. FN:s säkerhetschef, major Knut Olav Ljungkvist, möter besättningen på flygplatsen. Till honom säger de att det är helt omöjligt att starta fyra, eftersom förberedelserna kommer att ta minst en timma. Framkomna på flygplatsen har några i besättningen fortsatt till flygkontrollen för att diskutera färdplanen. Per-Erik Hallonquist, SE-BDY:s kapten, ringer till trafikledaren i tornet, Peter Brichant. Han meddelar att han skall göra en mycket speciell flygning och att han helst inte vill lämna in någon färdplan. Brichant föreslår då att han skall lämna in en blank färdplan till Luluabourg. Hallonquist tycker att det är en bra ide och berättar för Brichant att han har tankat för tretton timmar och tjugofem minuters flygtid. Brichant får inte reda på SE-BDY:s destination eller att generalsekreteraren skall vara med ombord. Kapten Hallonquist informerar honom också om att detta skall bli en flygning under radiotystnad. Brichant ger kapten Hallonquist klartecken att starta när besättningen är redo och alla förberedelser gjorts. Det här är den sista kontakten som Brichant har med Hallonquist eller med flygplanet över huvud taget.

Mekanikerna Wilhelmsson och Tjernell öppnar dörrarna och lastluckorna på flygplanet. Dessa har tidigare försetts med hänglås. De genomför en snabb undersökning av planet, även lastutrymmena blir undersökta.

När besättningen samlas runt planet, diskuterar de bränslesituationen. Nils-Göran Wilhelmsson frågar hur mycket bränsle de behöver och Hallonquist gör en uppskattning av förbrukningen för flygningen till Ndola. Efter att ha beräknat den till ungefär 4 ton, ger Hallonquist order om att tanka tillräckligt med bränsle. Han vill ha 10 ton ombord. Färdplanen för flygningen har gjorts upp som vanligt. När besättningen och säkerhetschefen Ljungkvist möts på flygplatsen, diskuterar de den. Den anger att de först skall flyga till Luluabourg, ungefär halvvägs till Ndola, och därifrån skall de fortsätta söderut på den angolanska sidan. Enligt planen skall de från Luluabourg flyga på "död räkning", eftersom det på den delen av rutten inte finns några markbaserade navigeringshjälpmedel. Under konversationen talar Ljungkvist om att det är generalsekreterare Dag Hammarskjöld som skall flyga med i planet. Den angivna flygrutten söder om det oroliga Katanga visar sig senare bara vara inlämnad för att vilseleda eventuella angrepp från katangesiskt flyg. Risken fanns ju att den kunde ha blivit känd av någon fientlig part. Den verkliga flygrutten kommer i stället att gå i en helt annan riktning, eftersom man väljer att flyga norr om Katanga mot Tanganyika och sedan söder ut mot Ndola.

Varje flygning med SE-BDY planeras extremt noga. Knut Olav Ljungkvist berättar senare, apropå en resa han gjort

en vecka tidigare med SE-BDY till Elisabethville, att han diskuterat flygfrågor med kapten Hallonquist och en annan svensk FN-officer, major André. Under konversationens gång har Hallonquist sagt att han tycker att det är helt onödigt att man från flygledartornet skall behöva påminna flygplanets kapten om flygplatsens höjdläge och om vatteninsprutning på finalen etc. Kapten Hallonquist betraktar detta som ren rutin för en erfaren pilot.

Den belgiska flygkaptenen Roger Deppe har väntat i DC- 4:an OO-RIC till ungefär klockan halv tre på eftermiddagen. Först då får han reda på att destinationsorten för hans flygning är Ndola i Nordrhodesia. Två passagerare anländer och stiger ombord. Det är Lord Lansdowne och hans assistent. Lord Lansdowne har vid samtal med Dag Hammarskjöld förklarat att han skulle uppskatta att få följa med honom för att försöka se till att allting flyter smidigt vid det planerade mötet med Moise Tshombe, ledare i utbrytarstaten Katanga. Mötet skall ju ske på brittiskt territorium. Hammarskjöld håller med om att det skulle vara värdefullt för honom, men han vill däremot inte att man flyger i samma plan. Det bestäms att Lord Lansdowne skall lämna Ndola och flyga vidare till Salisbury, i dåvarande Sydrhodesia, innan Hammarskjöld anländer till Ndola. Detta för att undgå misstankar om att det skulle finnas brittiska intressen i den pågående i konflikten.

Kapten Deppe har inte noterat att det ej är Dag Hammarskjöld som har stigit ombord. Han frågar därför var de andra passagerarna är och Lord Lansdowne talar om för honom att

de skall följa efter senare i en DC-6:a. Han berättar att syftet med den aktuella flygningen är att ta honom och hans assistent på ett mycket speciellt uppdrag. Han berättar vidare att han bara skall stanna en kort stund i Ndola och sedan fortsätta till Salisbury.

Det enda kapten Deppe fått reda på i förväg är att destinationen är Ndola. Han gör en färdplan för en direkt flygning dit. Det är normalt för honom att göra så i Kongo vid den här tiden. Att få information, meteorologisk eller någon annan som skulle hjälpa navigationen längs delar av den här flygsträckan, är svårt.

Planet, som han skall flyga tillhör det belgiska bolaget SABENA och är chartrat av Air Congo, som i sin tur ibland flyger för FN i Leopoldville. Det är flygbolaget som väljer om man skall ta ett uppdrag och färdvägen görs upp enligt bolagets gängse rutiner. Den information man vanligtvis får från Air Congo när det gäller inrikes flygningar är inte bättre än man kan vänta sig under rådande omständigheter.

Under eftermiddagen arbetar Nils Olaf Olsson med ett annat Transairflygplan, när han får höra att SE-BDY skall avgå inom tjugo minuter. Det spekuleras mycket bland mekanikerna om vem som skall åka med och vart. Olsson behövs inte för förberedelserna inför SE-BDY:s avgång, men när bilarna börjar anlända till SE-BDY Albertina blir han nyfiken. Han ser kapten Hallonquist och andrestyrman Litton, flygmekaniker Wilhelmsson och pursern Noork gå uppför trapporna till flygplanet. Pressen, vars uppmärksamhet är riktad mot OO-

RIC och dess passagerare och avfärd, fäster inte någon större notis till de två svarta limosiner som snart glider upp intill SE-BDY. Bilarna, med Dag Hammarskjöld och hans sällskap, har valt att komma in på flygfältet via en bakväg med syfte att

undvika journalisterna.



Pica Pressfoto

Dag Hammarskjöld och Sture Linnér innan det är dags att stiga ombord på SE-BDY för den sista flygningen. I bakgrunden står FN-soldaterna

Stig Olof Hjelte och Per Persson

Strax innan Hammarskjöld skall gå ombord hinner en

kurir från högkvarteret i Leopoldville upp gruppen. Stående nedanför planet går Dag Hammarskjöld och Sture Linnér igenom telegramremssorna. Det är de senaste rapporterna om läget i Katanga, som berättar om fortsatta FN-motgångar.

Nils Olaf Olsson har sin 8 mm kamera med sig och han filmar Hammarskjöld och övriga i sällskapet, när de går ombord. Han får också några bilder av kapten Åhreus, som är en av de sista att embarkera.

Motorerna på OO-RIC startas klockan tre och planet lyfter några minuter senare. Kaptenen skall försöka flyga via Villa Henrique i Angola, vilket ger ett lätt ”hundben” åt flygningen. Efter det att han har lämnat Leopoldville och fram till ungefär elva mil från Ndola finns inga hjälpmedel för radionavigering. Sista sträckan däremot kan han ta emot QDM:s på 130 grader, dvs få information via radio om den kurs han skall hålla för att komma till Ndolas flygplats. Avståndet till Ndolas flygfyr är då fortfarande för långt för att han skall kunna få riktig indikering på sin radiokompass.

De två svenska FN-soldaterna Per Persson och Stig Hjelte, som skall följa med som speciell FN-vakt, har tidigare lastat sina utrustningar och går nu ombord. De är beväpnade med maskingevär med bajonetter och har extra ammunition i sina bälten. Hela besättningen finns nu på SE-BDY Albertina och starten förbereds. Livvakterna Bill Ranallo och Harold Julian är också ombord. Tillsammans med FN:s militära säkerhetschef på flygplatsen, Olav Ljungkvist, går de igenom

utrymmena. Ranallo bär en pistol i sitt hölster. Man tror att han har ytterligare en och att Julian också har två. Besättningen har tidigare begärt tillstånd att få bära vapen. Denna begäran har dock avslagits. Olav Ljungkvist misstänker att besättningen trots detta har skaffat sig vapen.

Inne i cockpiten sitter kapten Per-Erik Hallonquist på chefsflygarens plats. Han har varit ledig en tid, men återtar nu sin befälhavarroll ombord. Hallonquist är en kunnig och erfaren pilot. Han betraktas som envis av utomstående, men är inte rädd för att ändra sig om han upptäcker att han har fel.

Vid fyratiden får G. Brinkman, ansvarig för FN:s kommunikationsavdelning i Leopoldville information från Air Operations om att det finns en radiotelegrafist med ombord på SE-BDY och att 11318 kc/s är den radiofrekvens man skall använda. Klockan fem anropar Brinkman Ndjili Airport på den nämnda frekvensen. Han ber radiooperatören meddela SE-BDY:s radiooperatör, Carl-Erik Rosén, att 4UC (FN:s högkvarter) kommer att hålla vakt på 11318 kc/s efter det att planet har startat. Radiooperatören på Ndjili Airport svarar att kontakt inte är tillåten med flygplanet, men det ges inget skäl till varför han inte får prata med Rosén. Brinkman vet inte att Hammarskjöld har beordrat total radiotystnad under flygningen. Han ber ändå radiooperatören att vidarebefordra hans meddelande. Mycket motvilligt går radiooperatören med på det.

På SE-BDY går man nu igenom rutinerna före start. Radiotelegrafisten Carl-Erik Rosén, som är ny ombord, har redan instruerats om den speciella radiofrekvens som skall



användas och om hur eventuella kontakter med FN-högkvarteret skall ske. Rosén är inte Transairanställd. Han tillhör ONUC, FN:s organisation i Kongo, och han skall nu göra en av sina sista tjänstgöringsdagar i Kongo. Han har ombetts i sista stund att följa med och tycker att det skall bli en trevlig avrundning på tiden i Kongo. Radiotystnaden ombord på planet under flygningen till Ndola har beordrats för att man vill undvika faran för en eventuell attack från de Katangesiska Väpnade Styrkornas (FAK) jetflygplan av typen Fouga Magister.

När Dag Hammarskjöld går ombord är han klädd i vit sommarkostym, inte helt skrynkefri. Han ser trött och sammanbiten ut. Inne i planet utbyter han och livvakten Bill Ranallo en blick. Ranallo har tidigare under dagen postat ett brev till sin fru:

*”Chefen har varit på uruselt humör. Jag har aldrig sett honom så nedstämd. Men det är bättre nu för han har ordnat ett möte med Tshombe i Ndoula någon gång ikväll.”*

Ranallos stavning av resans mål visar att Ndola inte ingick i gängse FN-kunskap.

DC-6:an Albertina är rymlig och välinredd. Det märks att hon specialinretts för att flyga högsta direktörerna i Arabian American Oil Company. Därifrån har Transair köpt planet för några månader sedan. Sekreterare Alice Lalande sätter sig i närheten av Hammarskjöld för att vara till hands, om hon skulle behöva ta någon diktamen. Hon lägger upp pennor och block vid sidan om sig. På en bagagehylla placerar hon det hårda, svarta,

etuiet med krypteringsmaskinen. För henne är den här resan ett välkommet avbrott i rutinen på sekretariatet i ONUC-högkvarteret i Leopoldville. Afrikakännaren Heinz Weischoff tar plats i stolen bakom livvakterna Serge Barrau och Francis Eivers. Bakom honom sätter sig Sture Linnér och FN:s juridiska expert Vladimir Fabry. Den sistnämnde var med i Elisabethville sex dagar tidigare då FN:s representant Mahmoud Khiari visade upp kongolesernas arresteringsorder på de katangesiska ministrarna.

Hamarskjöld har fått för lite sömn de dagar han har varit i Leopoldville och det är ingen tvekan om att han är mycket spänd. Sture Linnér noterar hur hans ena fot börjar vicka upp och ned, ett säkert tecken på nervositet hos honom. Han frågar vad det är som bekymrar honom och får svaret:

*”Jag har tidigare bett dig att stanna kvar i Leopoldville för att hjälpa till att förhindra att något galet händer där, men nu undrar jag om det är klokt att vi båda är borta samtidigt från huvudstaden.”*

Linnér svarar:

*”Om du tycker att jag skall stanna kvar så har jag inget emot det. Jag har sett Tshombe så många gånger på sistone och du vet att jag är emot den här expeditionen över huvud taget.”*

Sture Linnér spänner av sig säkerhetsbältet, tar farväl och lämnar kabinen. Som siste man går säkerhetschefen Olav Ljungkvist ut ur planet. Sexton personer är kvar ombord. Harald Noork, som egentligen är Transairs stationschef i Leopoldville men som brukar flyga med som purser, stänger

entrédörren på planet. Planet vinkas ut och strax därpå lyfter det i det starka solljuset i riktning mot Luluaborg. Klockan är nio minuter i fyra på eftermiddagen. Några minuter senare har journalisterna fått klart för sig vad det är för plan som precis har startat och nyheten om att Dag Hammarskjöld har inlett sin resa till Ndola för att förhandla om eldupphör i Katanga kablas ut över hela världen.



Sten-Erik Molker

SE-BDY Albertina före avfärden mot Ndola

Planet stiger sakta mot den afrikanska himlen och försvinner så småningom ur synhåll från Ndjili Airport i Leopoldville. Väderförhållandena är mycket goda. Sikten är i stort sett klar. Bara några molntussar seglar fram på himlen. I cockpit sitter kapten Hallonquist och andrekapten Åhreus vid spakarna.

Kursen läggs rak östlig mot norra spetsen på Lake Tanganyika. På britsen bakom cockpit har styrman Lars Olof Litton redan gått och lagt sig för att vila ut efter föregående natts flygning till Elisabethville. Radiotelegrafisten Rosén sitter på plats, men har inte speciellt mycket att göra. Man har nu kommit upp på marschhöjd, vilket innebär att man flyger på drygt femtusen meter.

Stationschefen Harald Noork som följt med på flygningen som purser, går nu runt och frågar om det är någon som vill ha något att dricka. Längst fram i kabinen, nästan alldeles bakom cockpit, sitter livvakterna Ranallo och Julian. De svenska FN-soldaterna Persson och Hjelte sitter och småpratar med varandra. Längre bak i kabinen sitter afrikakännaren Weischhoff i stolen bakom livvakterna Barrau och Eivers. Längst bak i kabinen sitter Dag Hammarskjöld i en extra bekväm fåtölj, med gott om utrymme runt omkring att sträcka ut sig på.

Pursern Noork passar på att servera en enkel middag innan den afrikanska skymningen faller och sveper in planet i ett totalt mörker. Inte bara radiotystnad är beordrad under flygningen utan också mörkläggnings och under natten får inga andra lampor användas än läslamporna över sittplatserna. När Hammarskjöld får sitt kaffe serverat kan han se hur solnedgången speglar ett eldrött sken i den blanka flygplansvingen av aluminium. Tittar han ut snett bakåt genom sitt kabinfönster, kan han se solen sänka sig i riktning mot det Leopoldville, som man lämnade för snart tre timmar sedan.

Mörkret har fallit. Under en stjärnklar himmel rör sig

planet framåt med de sexton personerna ombord. Efter hand som tiden går slocknar den ena läslampan efter den andra och här och var i kabinen kan ett svagt snarkande höras. Sent fram på kvällstimmen lyser fortfarande Dag Hammarskjölds läslampa. Man vet att han packat ner Thomas a Kempis "Bekännelser" i bagaget. Kanske är det den boken han nu finner avkoppling i? Motorerna går jämnt och lugnt och från avgasrören syns en svagt blå eldsflamma i nattmörkret.

OO-RIC fortsätter under tiden sin flygning mot Ndola. Under resans gång har kapten Deppe kontakt med bland annat Leopoldville, Kamina, Elisabethville och Salisbury på radiofrekvensen 8820 kc/s och på 5-megahertz. Han hör dock inte något ifrån och har inte heller någon radiokontakt med SEBDY under flygningen. Vid sextiden på kvällen hör han på radio hur någon anropar Kamina på ett skandinaviskt språk, men han uppfattar inget svar från Kamina. Han hör inte heller någon anropsbeteckning nämnas och det enda ord han förstår är ordet "Kamina". Detta utspelar sig på radiofrekvensen 8820 kc/s.

När planet börjar närma sig destinationsorten har kapten Deppe inga problem med att kontakta Ndola på VHF-radion. Hela flygningen genomförs, ur alla synpunkter, på ett normalt sätt. Navigationsljusen och antikollisionsljusen blinkar i mörkret och är på under hela flygningen. Höjdmätarna i flygplanet visar i stort sett hela tiden en flyghöjd på 3000 meter. Planet passerar ungefär åtta mil söder om Elisabethville och man kan därifrån se ljusen från staden glittra mycket klart.

Besättningen har heller inga problem med att se ljusen från Ndola från ungefär samma avstånd.

Roger Deppe skickar positionsrapporter till Kamina och Elisabethville under flygningen. Han frågar Elisabethville om de har ändrat frekvensen på sin flygfyr, eftersom han inte kan få in den på sin navigationsutrustning. Därifrån säger man att man inte kan svara på den frågan och att man inte heller känner till om det finns några andra navigationshjälpmedel.

Cirka tjugo minuter före landning i Ndola får Deppe via VHF-radion en förfrågan från flygtrafikledningen om vilka hans passagerare är. Kapten Deppe svarar att han inte kan lämna den informationen utan att först fråga passagerarna. Lord Lansdowne vill först inte att man ger namnen via radio, men går till slut med på det, då flygtrafikledningen i Ndola insisterar. Lord Lansdowne har sagt till kapten Deppe att inte ge namnen över ordinarie radio, eftersom Elisabethville, Kamina, Leopoldville och andra stationer alla använder samma radiofrekvens. Vem som helst kan i så fall få tag på informationen. Därför meddelar kapten Deppe till slut namnen över VHF-radion, eftersom det förmodligen bara är Ndola som kan avlyssna den.

Kapten Deppe har landat i Ndola två gånger tidigare. Båda gångerna under den stora Air Liften, evakueringsaktionen i december. När han närmar sig staden får han klartecken för en rak inflygning och han får bra bäringar från flygfyren. Han ser landningsbanan och pärlbanden av inflygningsljus utan problem och väljer att göra en visuell inflygning och landning. Lufttrycket QNH får han för att kunna ställa in

höjdmätarna relaterat till den höjd flygplatsen ligger på. Det finns tre höjdmätare ombord, en hos piloten, en hos andrepiloten och en hos navigatören och alla sätts till QNH. Detta är normal praxis inom det flygbolag Deppe flyger för. Så gör man eftersom de höjdmätare som sitter i denna typ av flygplan inte kan vridas ner till QFE. QFE är den inställning av lufttrycket på höjdmätarna man gör för att de skall visa noll när man kommit ner på landningsbanan.

Under hela flygningen har Roger Deppe inte sett någon måne. Den befinner sig rakt bakom flygplanet och i den alldeles svarta afrikanska natten kommer han inte att ha någon hjälp av månljuset vid landningen. Två timmar senare försvinner månen helt från himlen. Kapten Deppe har inga problem med landningen, men han noterar att landningsljusen några sekunder skymms av rök från skorstenen på koboltfabriken nära flygplatsen. Det inträffar på ungefär tre hundra meters höjd under slutet av inflygningen. Efter att ha landat i Ndola och taxat in till stationsbyggnaden, stänger kapten Deppe av motorerna och passagerarna lämnar flygplanet. Lite senare ber man honom att flytta flygplanet för att göra plats för ett annat flygplan, som väntas in för landning något senare på kvällen.

## SE-BDY:s flygning från Leopoldville till Ndola

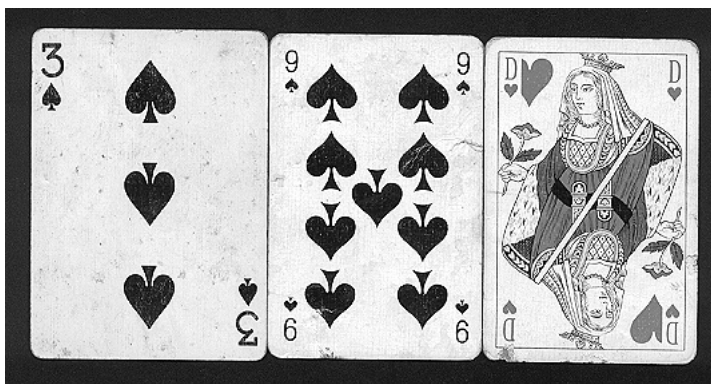
Flygningen med SE-BDY sker i ett nästan totalt mörker. Endast halvmånen lyser svagt upp den afrikanska natten och konturerna av det kongolesiska landskapet är diffusa från planet, som flygs på fem tusen meters höjd. Kapten Hallonquist och andrepiloten kapten Åhreus diskuterar flygrutten de valt. Man skall först flyga nästan rakt österut tills man kommer fram till Tanganyikasjön. Sedan skall man välja en i stort sett rakt sydlig kurs. Kapten Hallonquist kastar en blick ut genom framfönstret i cockpiten och kan skönja ett svagt glitter i fjärran. Det är månljuset som reflekteras i vågorna på en sjö. Han gör Åhréus uppmärksam på att man snart är framme vid Tanganyikasjön. De båda piloterna gör en överslagsberäkning och konstaterar att det kan inte vara mer än tjugo minuters flygning kvar tills det är dags att lägga om till den sydliga kursen.

Snart har de månglittret rakt under sig. Kursen läggs om till 172 grader syd. Dag Hammarskjöld och de andra passagerarna känner hur planet läggs i en skarp högersväng och genom fönstren på den högra sidan kan de se den månbelysta Tanganyikasjön, som man nu skall följa söderut.

Hammarskjöld sitter i funderingar kring formuleringarna runt det avtal om eldupphör, som han skall diskutera med Tshombe tidigt nästa dag. Emellanåt växlar han några ord med sin juridiska expert Fabry, som sitter snett framför honom. Livvakterna Hjelte och Persson spelar förstrött ett parti poker.



Persson brukar alltid ha en kortlek med sig, eftersom arbetet emellanåt medför långa stunder av inaktivitet.



Spelkort funna på haveriplatsen

Hammarskjöld tittar på klockan, som nu visar på strax före tio. Man börjar närma sig den södra änden av Tanganyikasjön. Generalsekreteraren funderar över om arrangemanget, som han kommit överens med Lord Lansdowne om, har fungerat. Han vänder sig till fröken Lalande och ber henne att gå fram till cockpit för att fråga kaptenen om han kan ta reda på när Lord Lansdowne beräknas landa i Ndola. Lalande vandrar kabinången framåt, kastar en blick på de kortspelande svenskarna och knackar sedan på dörren till cockpit. Litton, som nu har vaknat, öppnar. Hon ber att få tala med kapten Hallonquist. Till honom framför hon Hammarskjölds förfrågan om möjligheten att via radio få reda på när Lord Lansdowne beräknas landa i Ndola.

Hallonquists bedömer att man nu kan bryta radiotystnaden, eftersom man inte har så lång flygtid kvar till Ndola.

Han ber radiotelegrafisten Rosén att försöka få kontakt med flyginformationscentret (FIC) i Salisbury via kortvågsradion. Man har nu kommit in i det flygrum som bevakas av radiostationen i Salisbury i Sydrhodesia. Rosén sätter på radion och ställer in frekvensen 5521.5 kilocykler per sekund, som är den frekvens som FIC i Salisbury skall finnas på. Hallonquist tar mikrofonen och gör ett anrop.

Trafikledaren i tornet på Salisbury Airport, Leslie Ernest Thorogood, har börjat sin tjänstgöring som vakthavande klockan halv åtta på kvällen. Föregående vakthavande har berättat för honom att säkert ett, men förmodligen två flygplan väntas till Ndola under natten. Han har tidigare skickat ett meddelande om detta till Ndola och Lusaka. Meddelandet som han skickade lød: ”Till flygplatschefen. Ett meddelande anlände från Leopoldville nio minuter över fyra. Ett FN-flygplan från Leopoldville beräknas anlända till Ndola klockan tio. Passageraren ombord, Lord Lansdowne, kommer förmodligen att begära klartecken för flygning vidare till Salisbury från er. Ett annat FN-plan har också lämnat Leopoldville och väntas anlända under natten. Er station skall vara öppen tills båda planen har landat. Var vänlig bekräfta.” Ndola och Lusaka har därefter bekräftat att meddelandet mottagits.

Thorogood har under kvällen på sexnyheterna hört att det skall bli ett möte mellan Hammarskjöld, Tshombe, Lord Lansdowne och Lord Alport i Ndola. Föregående vakthavande har också talat om för honom att det är Dag Hammarskjöld och Lord Lansdowne som skall komma med de väntade planen. Han har däremot inte fått några avgångsmeddelanden som bekräftar att de två planen lämnat Leopoldville. Detta är inte

ovanligt, speciellt nattetid, när förbindelserna mellan radiostationerna är ganska dåliga.

Thorogood har fått instruktioner om att informera flygplatschefen Murphy och vice flygplatspersonalchefen T.K. Parkes samt R.R.A.F (Royal Rhodesian Air Force) om de väntade planen.

Crouch, telegrafist i tornet i Salisbury, hör anropssignalerna från SE-BDY. Kvalitén på ljudet i radiosignalen är ganska svag pga dåliga mottagningsförhållanden. Han tar mikrofonen till radiosändaren. Den konversation som nu följer är en direkt avskrift av den autentiska bandupptagningen av radiokommunikationen som finns i Salisbury från söndagkvällen den 17 september 1961.

**Hallonquist: Anropar FIC i Salisbury**

Crouch: Flygplanet som anropar Salisbury, repetera er anropsbeteckning.

**Hallonquist: God afton. Hörs det bra?**

Crouch: Repetera er anropsbeteckning.

**Hallonquist: Hur hörs det?**

Crouch: Uppfattat, tre till fyra något statiskt.

**Hallonquist: Efterfrågar ETA (beräknad landningstid) för OO-RIC**

Crouch: Ett ögonblick.

Telegrafisten vänder sig till Thorogood och berättar att ett flygplan frågar om landningstiden för planet OO-RIC. Thorogood svarar att han skall be att få fullständiga uppgifter om det plan som frågar. Crouch fattar mikrofonen:

Crouch: Anropar

**Hallonquist: Fortsätt**

Crouch: Vad är er destination och typ av flygplan?

**Hallonquist: Ett ögonblick.**

Hallonquist funderar ett ögonblick, vänder sig sedan till Åhreus och säger: "De frågar efter vår destination. Det är väl ingen risk att nu tala om att vi skall till Ndola?" Åhreus nickar instämmande. Radiokonversationen fortsätter:

**Hallonquist: Anropar**

Crouch: Fortsätt

**Hallonquist: Destination Ndola, flygplanstyp DC-6.**

Crouch: Förstår destination Ndola DC-60, är det rätt uppfattat?

**Hallonquist: DC-???**

Crouch: Förstår destination Ndola och flygplanstyp DC-6, är det rätt uppfattat?

**Hallonquist: Det är rätt uppfattat.**

Crouch: Uppfattat, vad är er ETA Ndola?

**Hallonquist: Uppfattat, ett ögonblick.**

Hallonquist ber Åhreus om hjälp med att uppskatta tiden då de beräknas anlända till Ndola. Efter en stunds räknande kommer de fram till att de borde kunna landa fem minuter över midnatt. Hallonquist kommer överens med Åhreus om att lägga på en halvtimme för att vilseleda eventuella obehöriga som avlyssnar konversationen. Hallonquist fortsätter:

**Hallonquist: Anropar.**

Crouch: Fortsätt

**Hallonquist: ETA 0035 ungefär, avvakta för??? ETA.**

Crouch: Uppfattat ungefärlig ETA 0035, varifrån kommer ni?

**Hallonquist: Plats för avfärd Leopoldville.**

Crouch: Uppfattat! Leopoldville plats för avfärd. ETA OO-RIC 2217 Ndola

**Hallonquist: 2217 är det rätt uppfattat?**

Crouch: Rätt uppfattat.

**Hallonquist: Uppfattat, kontrollerar, klart slut.**

Hallonquist hänger tillbaka mikrofonen och vänder sig till fröken Lalande, som under hela tiden stått kvar i öppningen till cockpit och lyssnat till konversationen. Han talar om att OO-RIC:s beräknade landningstid är sjutton minuter över tio. Hon tackar, vänder sig om och lämnar cockpit. Omedelbart till vänster om gången när hon kommer ut sitter ser-geant Ranallo och sergeant Julian och småpratar. De kastar en blick efter henne när hon passerar längs mittgången genom kabinen på väg tillbaka till sin plats bredvid Hammarskjöld. Generalsekreteraren får den beräknade landningstiden för OO-RIC. Han får också en rapport som berättar för honom att besättningen är på gott humör och att stämningen framme i kabinen är lugn. De flesta av passagerarna har vid det här laget hunnit bli sömniga efter den fem timmar långa flygningen. Hammarskjöld tackar för informationen, men ser bekymrad ut. Han lutar sig åter över sina papper och fortsätter att skriva.

Noork går runt och frågar om det är någon som vill ha något drickbart. I cockpit har navigatören tagit stjärnhöjden för att bestämma planets position. Det konstateras att man

kommit in i flygkorridor ADR (Advisory Rout) 432. Hallonquist bedömer att det är dags att informera FIC, eftersom det kan finnas annan trafik i flygkorridoren och följande autentiska konversation följer.

**Hallonquist: Anropar.**

Crouch: Kom igen.

**Hallonquist: Passerade 432B vid 2235, flygnivå 175, flyger i korridor 432 för att undvika kongolesiskt territorium.**

Crouch: Bekräftar, position 432B vid 2235, flygnivå 175 och ni flyger i korridor 432, är det rätt uppfattat?

**Hallonquist: Rätt uppfattat.**

Crouch: Var kvar för ankomsttid för OO-RIC.

**Hallonquist: Avvaktar.**

Det blir tyst en stund. Hallonquist hör i lurarna hur någon pratar i bakgrunden och prasslar med papper. Snart kommer telegrafisten tillbaka:

Crouch: Ankomsttid Ndola OO-RIC 2235.

**Hallonquist: Uppfattat, 2225.**

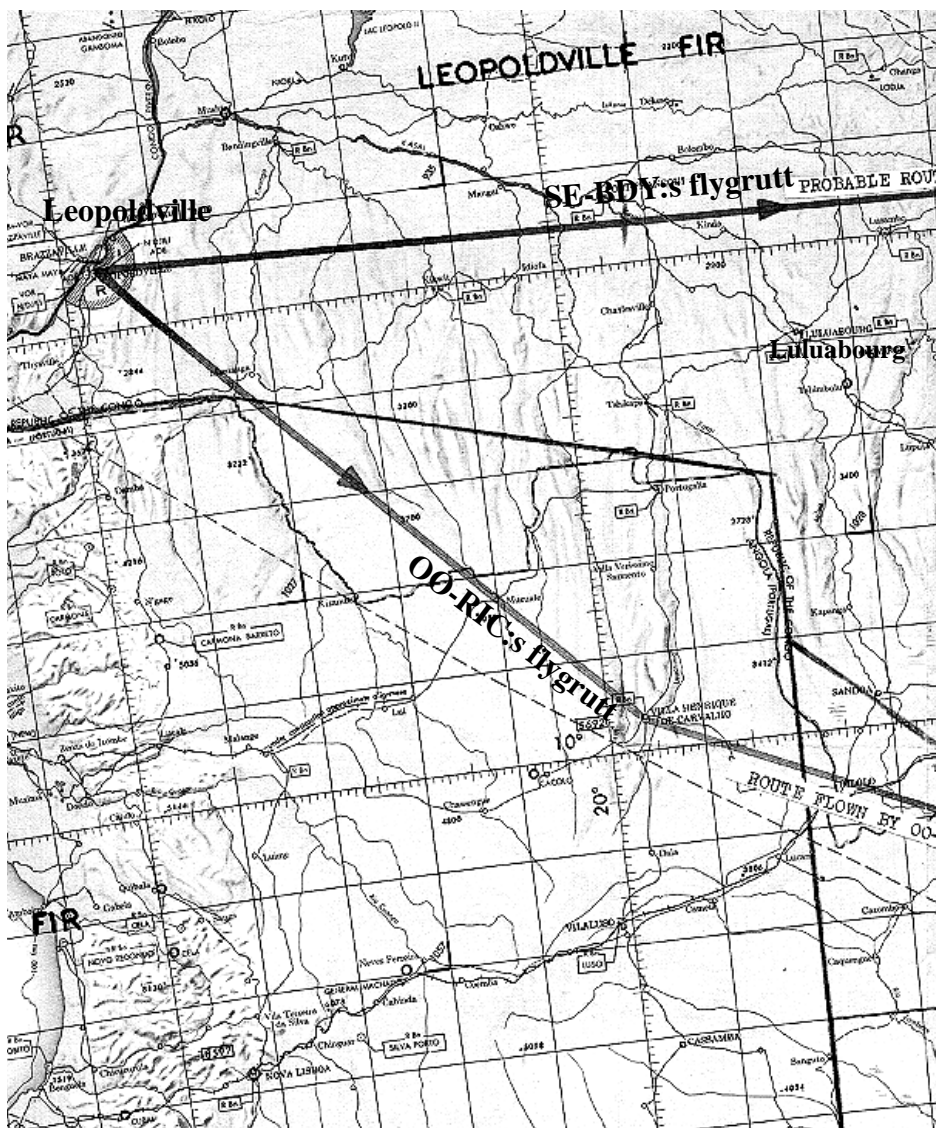
Crouch: Negativt, 2235.

**Hallonquist: Uppfattat, tack så mycket 2235.**

Crouch: Det är rätt, klart slut.

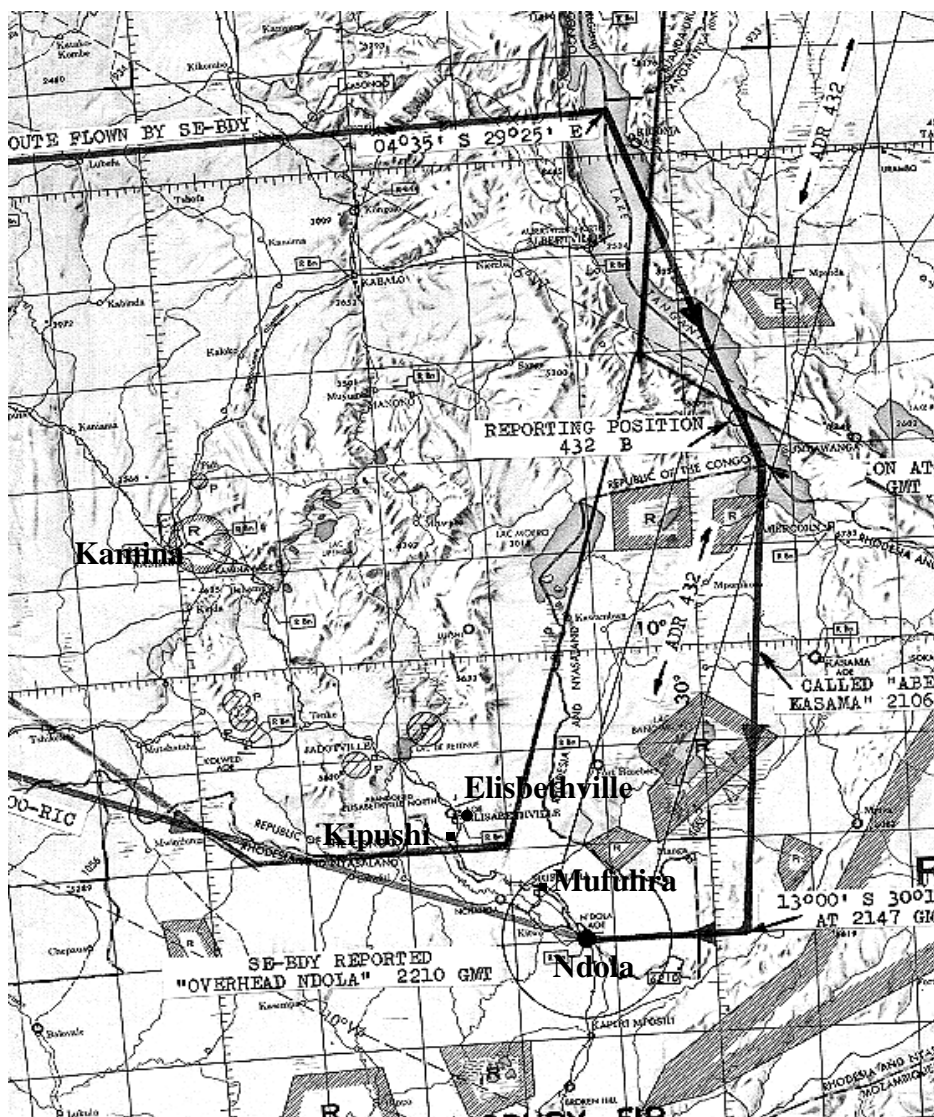
Efter en liten stund meddelar Åhreus att man nått södra

## SE-BDY:s flygning från Leopoldville till Ndola



Karta över flygrutten

delen av Tanganyikasjön och att man bör fortsätta på en i stort sett rak sydlig kurs. Genom detta håller man sig långt ifrån



Karta över flygrutten

kongolesiskt territorium och det är möjligt att sedan göra en inflygning rakt öster ifrån mot Ndola.



Under den stjärnklara himlen är mörkret kompakt. Inga positionsljus är påslagna. Så långt som möjligt vill man undvika att bli upptäckt av eventuellt fiendeflyg. Man vet att nyheten om Hammarskjölds planer att förhandla med Tshombe nu är allmänt kända. Samtidigt vet man att FN:s medlingsförsök ogillas av fraktioner inom utbrytarstaten Katanga och att Katangas Väpnade Styrkor (FAK) har ett starkt näste i Kamina, som ligger mitt i Katanga. En av anledningarna till att flyga den stora omvägen är just att undvika närheten till Kamina.

Från motorerna hörs ett jämnt och dovt mullrande. De går utan större ansträngning, eftersom lasten ombord är ganska liten. Avgasrören från de arton cylindrarna på varje motor lyser svagt röda under kylklaffarna till motorkåpan. Det har nu gått cirka fyrtio minuter sedan SE-BDY var i kontakt med FIC och man har kommit längre in i Salisburys bevakningsområde. Just nu passeras flygfyren i Kasama och det är dags att så sakteliga påbörja nedstigningen. Man befinner sig på flygnivå 175, vilket är liktydigt med 17500 fot eller ungefär 5700 meter över havet och man vill gå ner till flygnivå 160, 5000 meter. Hallonquist tar ner mikrofonen, slår på radion och anropar åter FIC i Salisbury:

**Hallonquist: Anropar**

Crouch: Kom igen

**Hallonquist: Passerat i höjd med KS (Kasama) 06, beräknar i höjd med ND (Ndola) 47, flyghöjd 175, begär flygnivå 160.**

Crouch: Repetera er uppskattade position vid 47.

**Hallonquist: Uppfattat, uppskattar i höjd med ND vid 47.**

Crouch: Repeterar, i höjd med KS 06, flygnivå 175, uppskattar i höjd med ND 47, begär flygnivå 160, är det rätt uppfattat?

**Hallonquist: Riktigt, det är rätt uppfattat.**

Crouch: Ett ögonblick.

Det blir en kort paus i konversationen nu och Crouch hör ett svagt mullrande från SE-BDY:s motorer i sina hörlurar. Crouch har kontrollerat att det inte finns någon flygtrafik på flygnivå 160 och tar upp konversationen igen:

Crouch: Ingen trafik på nivå 160.

**Hallonquist: Repetera**

Crouch: Ingen flygtrafik på nivå 160, var vänlig repetera.

**Hallonquist: Uppfattat, hör av mig när jag nått 160.**

Crouch: Uppfattat, tack så mycket.

Det blir åter igen en kort paus i konversationen och Hallonquist hör svagt hur någon pratar med Crouch. Det är Thorogood som ber honom att ställa ytterligare några frågor till SE-BDY. Konversationen kommer igång igen:

Crouch: Vad är era avsikter vid ankomst till Ndola?

**Hallonquist: Repetera.**

Crouch: Vad är era avsikter vid ankomst till Ndola?

**Hallonquist: Avvakta.**

Det blir en kort tystnad i konversationen igen. Hallon-

quist har inte riktigt uppfattat vad Crouch säger och han frågar Åhreus om han uppfattat frågan. Åhreus svarar att han inte är säker, men att han tror att Crouch frågat om hur ankomsten till Ndola är planerad. Hallonquist sätter på mikrofonen igen och svarar:

**Hallonquist: Vi håller oss utanför kongolesiskt territorium, fortsätter runt gränsen för att landa i Ndola.**

Crouch: Vid ankomst till Ndola, stannar ni över natten eller fortsätter ni någon annan stans?

**Hallonquist: Jag startar nästan omedelbart för annan destination.**

Crouch: Återvänder ni till Leopoldville i natt?

**Hallonquist: Kan inte svara.**

Crouch: Vad är er destination när ni lämnar Ndola?

**Hallonquist: Kan inte tala om det för närvarande.**

Crouch hör hur någon talar med Hallonquist, men kan inte uppfatta vad som sägs. Det är kanske inte så konstigt, eftersom det är Åhreus som på svenska gör Hallonquist uppmärksam på att SE-BDY nu har nått ner till flyghöjd 160, vilket skall meddelas FIC.

**Hallonquist: Vi har nått flygnivå 160.**

Crouch: Okej, uppfattat nått 160

Konversationen avbryts nu för en stund och SE-BDY fortsätter på sin sydliga kurs. I cockpit lutar sig kaptenerna tillbaka i sina stolar bakom instrument, lampor och knappar

som lyser mot en fond av nästan totalt mörker. Ljudet från de lugnt arbetande motorerna hörs akterifrån. Efter cirka en kvarts radiotystnad bryts lugnet i cockpit av en knastrande radiosignal. Det är Crouch som har något att säga:

Crouch: Bekräfta er uppskattning i höjd med ND vid 47.

**Hallonquist: Uppfattat.**

Crouch: Uppfattat, kontakta Ndola VHF-radion på frekvensen 119.1 nu.

**Hallonquist: Uppfattat, skall göra det.**

Vad man inte vet ombord är att, när nyheten om att Hammarskjöld har givit sig av mot Ndola spridit sig har några personer inom det katangesiska flygvapnet i Kamina fattat ett snabbt beslut om att stationera en stridsduglig DeHavilland Dove, ett mindre tvåmotorigt flygplan, i närheten av Ndola för att där kunna invänta Hammarskjölds ankomst.

Valet faller på Kipushi, ett litet samhälle precis på gränsen till Nordrhodesia, där finns det ett lämpligt flygfält, även om det anses att hangaren ligger på nordrhodesiskt territorium. Därifrån är avståndet till Ndola inte länge än att en Dove med god marginal skall klara av att flyga dit, ha god tid på sig att invänta SE-BDY och sedan ta sig tillbaka till Kipushi. Elisabethville hade varit ett ännu bättre alternativ, men betraktas som alltför oroligt efter FN:s belägring av staden.

På Elisabethvilles flygplats tjänstgör den 17 september Alan Yealdon som trafikledare i tornet. Ungefär klockan tre på eftermiddagen attackeras flygplatsen med bomber från det

katangesiska flygvapnets enda jetplan, Fouga Magistern, som troligtvis inte är utrustad med kulspruta. Det är inte första gången Yealdon ser Fougan attackera Elisabethvilles flygplats.



Allt om Hobby

### DeHavilland Dove

Sent på eftermiddagen samma dag hör Yealdon från en herr Quijano-Caballero, chef för ITU Mission, att flygplanet SE-BDY kanske skall landa på Elisabethvilles flygplats runt klockan sju lokal tid. Han hör sedan inget mer och efter att ha kontrollerat med Kamina får han veta att något flygplan inte heller rapporterats dit. Han upprätthåller radiobevakningen på Elisabethvilles flygplats till sent på kvällen, men får ingen mer information om SE-BDY. Vid elvatiden blir han beordrad av några militära officerare att stänga av dieselhjälpkraftsaggregatet, eftersom det väsnas för mycket och stör de militära operationerna. När han stängt av aggregatet och inte längre

kan lyssna på radiokommunikationen går han ut på trafikledartornets balkong för att försöka höra om det är något plan i luften i närheten av flygfältet. Han hör inte något och går därför hem vid ettiden på natten.

Piloten på Doven har två medhjälpare ombord. En sprängämnesexpert och en bombfällningsexpert. Planet används av FAK (Force Ariel Katangese) i befrielsekriget. Det har därför modifierats för att kunna släppa bomber och att skjuta raketer. I buken på planet har man tagit upp luckor för att kunna släppa ner bomber. Under vingarna har avfyrningsramper, med syfte att kunna skjuta raketer, monterats.

Doven anländer till Kipushis flygplats strax efter mörkrets inbrott. Landningsbanan lysas upp av små tomfat fyllda med brinnande olja och av helljusen från ett antal bilar som kommenderats ut. När planet landat går besättningen in i flygplatsbyggnaden för att leta upp ett rum med telefon, där den kan invänta ytterligare instruktioner från Kamina. I Kamina försöker man pejla in eventuell radiotrafik från SE-BDY. Vid tiotiden på kvällen lyckas man få in ett samtal på frekvensen 5521.5 kilocykler per sekund mellan ett flygplan och FIC i Salisbury. Man kommer in precis i slutet av konversationen och hör bara att plats för avfärd har varit Leopoldville. I Kamina antas det att detta måste vara SE-BDY med FN:s generalsekreterare ombord.

Telefonen ringer i det lilla rummet på flygplatsen i Kipushi och man svarar. Från Kamina berättas det om samtalet som avlyssnats och att sannolikheten för att det skall vara SE-BDY är stor. Piloten får order om att omedelbart starta mot Ndola och ha radiolyssning på 5521.5 kc/s för att bevaka

ytterligare kommunikation, som kan ge klarhet i vilket plan det är och beräknad ankomsttid till Ndola. Pilotens uppdrag är att försöka tvinga SE-BDY med Hammarskjöld ombord att ändra destination och att i stället flyga till en destination i Katanga. Tänkbara landningsplatser för SE-BDY är Elisabethville eller Kamina. Genom att kidnappa generalsekreteraren tänker den katangesiska officerskadern vinna ett övertag i förhandlingarna om Katangas framtid liksom en propaganda-seger. Man är beredd att göra vad som helst för att undvika att Hammar-skjöld möter Tshombe och får till stånd ett eldupphör. Man vet att Tshombe efter FN:s upptrappade militära aktiviteter i Katanga, även om den inte alltid har varit så framgångsrik, blivit villigare till eftergifter. Tshombe och hans ministrar förstår att FN nu gör allt för att få utbrytarstaten Katanga att kapitulera.

Oljetunnorna tänds åter längs landningsbanan i Kipushi och motorerna på Doven startas. Efter en stunds uppvärmning ges Doven full gas och med ett rejält motorbuller försvinner den upp mot den mörka natthimlen. I cockpit har piloten ställt in radion på den angivna frekvensen. Han har släckt all navigationsbelysning på planet. Det enda som är tänt är instrumentbelysningen. Radion är tyst, bara ett svagt brusande hörs. Vid tjugo minuter i elva sprakar det till i radion och piloten hör plötsligt hur SE-BDY anropar FIC. Han hör hur Hallonquist ger planets position till Salisbury och hur han får beräknad landningstid för OO-RIC. Något senare hör han Hallonquist igen när han rapporterar i höjd med Kasama och får tillstånd att gå ner till flyghöjd 160. Han inser nu att han har god tid på sig att gå ner till Ndola och lägga sig i vänteläge någonstans i

närheten söder om staden.

På gränsen mellan Rhodesia och Kongo, nära Mufulira en bit norr om Ndola, tjänstgör M. G. Vosloo som soldat i den rhodesiska armén. Han har kommenderats ut till den norra gränsen mot det oroliga Katanga och befinner sig på Moka-mbo Camp, där han har vakten mellan tio och tolv på kvällen. Taptot har blåsts och det är alldeles tyst och stilla. Natten är ljummen och han har stått på vakt en stund när han tycker sig höra ljudet av ett flygplan på hög höjd. Ljudet verkar komma norrifrån. Han tittar upp mot den stjärnklara himlen, för att se om han kan se några positionsljus på planet. Ljudet låter som interferensljudet från två flygplansmotorer, som inte går med exakt samma varvtal. Han konstaterar för sig själv att det måste vara ett litet tvåmotorigt plan. Det försvinner söder ut och motorljudet avtar för att så småningom helt försvinna.

I tornet på Ndola Airport har trafikledaren Arundel Campbell Martin gått på sitt pass klockan halv åtta på kvällen. Han sitter ensam i kontrollrummet och tittar ut över landningsbanan som nu ligger mörk och öde. Plötsligt sprakar det till i internkommunikationsapparaten som står på bordet framför honom. Han trycker ner svarsknappen och hör radiooperatören i radiooperatörsrummet säga något, som han inte riktigt uppfattar. Han ber därför om en repetition och får reda på att operatören snappat upp ett meddelande från ett flygplan, SE-BDY, som varit i kontakt med FIC i Salisbury och som meddelat att man beräknas anlända till Ndola fem minuter över halv ett på natten.

Vid tiotiden anropas Martin av ett flygplan som begär landningstillstånd. Det är OO-RIC som kommer från Leopoldville med Lord Lansdowne ombord. Martin tänder i god tid



inflygningsbelysningen på landningsbanan. OO-RIC skall komma på en rak inflygning från väster, vilket är det vanliga när man kommer från Leopoldville. Martin ser planet närma sig. Planet har ännu inte slagit på huvudstrålkastarna. Fortfarande syns bara positionsljusen. Efter en kort stund ser Martin landningsstrålkastarna tändas och planet närmar sig Ndolas flygplats. För en kort stund ser han hur ljusen från planet försvagas för att snart återkomma med full styrka. Från skorstenen på koboltfabriken, som ligger en bit från flygplatsen, har ett lätt moln svept in över landningsbanans förlängning. Det svaga diset stör inte kapten Deppe under inflygningen. Planet tar mark och efter landningen ger Martin kapten Deppe instruktioner om var han skall parkera planet på plattan.

När han gjort detta blir det lugnt en stund. Sedan hör han hur någon kommer uppför trappan till tornet. Det är radiotelegrafisten, som fått ett telex från FIC i Salisbury. I telexet står det att SE-BDY väntas till Ndola fem minuter över halv ett, det vill säga samma meddelande som radiotelegrafisten tidigare uppfattat på radion. Martin är förvånad över att han inte tidigare fått kännedom om SE-BDY:s färdplan och avsikt att landa i Ndola. I vanliga fall får han denna information, även om det ibland händer att den uteblir på grund av dåliga kommunikationer, vilket inträffat speciellt i rådande orostider.

Moise Tshombe har strax före mörkrets inbrott anlänt till Ndola i ett litet sportplan. Nu sitter han i VIP-rummet på flygplatsen och väntar på att Dag Hammarskjöld skall anlända. Under tiden har Lord Alport och Lord Lansdowne, som redan anlänt, samtalat med honom, trots Hammarskjölds önskan att de inte skall göra det. Hammarskjöld är rädd för att detta

skulle tolkas som att England försöker påverka utgången av kriget i Kongo. På flygplatsen och runt om i stan är det allmän uppståndelse. Det är inte var dag man har ett besök av det här slaget i Ndola, en mycket liten stad i norra Rhodesia. På stadens gator märks det att någonting är på gång, eftersom många militärer och säkerhetsvakter utkommenderats längs de vägar Tshombe och Hammarskjöld skall färdas på. Till hotellet där Hammarskjöld skall bo och utmed vägen till provinsguvernörens hus där Tshombe skall sova över.

Den här kvällen tjänstgör biträdande uppsyningsman Marius Uranus van Wyk från Northern Rhodesian Police på Ndola Airport. Han har blivit extrainkallad för det här speciella tillfället. Ungefär en kvart över elva blir han ombedd att tjänstgöra som chaufför i den första bilen i den kortege, som skall köra Tshombe till provinsguvernörens residens. Efter framkomsten dit skall han delta i patrulleringen av huset. I vakthållningen av huset deltar också en inspektör Wilkins och några andra polistjänstemän. Natten är fortfarande behaglig och lagom sval. Månen står lågt över trädtopparna och skall snart gå ner.

Arkitekten Donald Edvin Peover och hans fru får på kvällsnyheterna höra om Tshombes och Hammarskjölds möte. Något senare, strax efter elva, röker Peover en cigarett i den ljumma kvällsluften på sin balkong. Hans fru kommer ut och frågar om de inte skall åka ner till flygplatsen för att se på den förmodade uppståndelsen där. Hon behöver ändå åka ner på stan för att posta ett brev. De kör iväg, men nere vid flygplatsen är vägen avspärrad, så de kommer inte ända fram. Efter att ha väntat en stund, ser de en kortege med fyra svarta limosiner

köra förbi. De får av en pressreporter höra att Tshombe färdades i den andra bilen i kortegen. Han har tröttnat på att sitta och vänta på Hammarskjöld, som aldrig tycks komma och har nu bestämt sig för att åka hem till provinsguvernören, där han skall bo. När vägen åter öppnats åker Peovers ner på stan för att posta brevet. De är tillbaka i lägenheten en kvart i tolv på natten.

Den första annonseringen om ett plans ankomst till en flygplats görs när planet kommit inom räckvidden för flygplatsens VHF-radio. SE-BDY börjar närma sig Ndola och kapten Hallonquist tycker det är dags att kontakta trafikledartornet.

Ungefär halv tolv på kvällen hör trafikledaren Martin ett anrop i VHF:n. Det är SE-BDY, som kallar på tornet i Ndola på frekvensen 119.1 megacykler per sekund, den normala inflygningsfrekvensen för Ndola Airport. Martin tar mikrofonen och slår på kommunikationsknappen. Följande kommunikation utspelar sig:

**Hallonquist: Beräknar att vara i höjd med ND (Ndola) vid 47, ND om 20 minuter.**

Martin: Uppfattat, Bekräfta ETA (beräknad landningstid) ND om 20 minuter, eller vid 0020.

**Hallonquist: 0020**

Martin: Uppfattat. Ndolavädret. Vind från 120 grader och styrka 7 knop. Sikt 5 till 10 miles med ett svagt rökdiss. Kontrollera QNH (barometertrycket över havet) 1021 millibar, QFE (barometertrycket över landningsbanan) 877 millibar. Radiostyrka R/W (sändning/mottagning)

10. Vid vilken tid önskar ni göra er nedstigning?

**Hallonquist:** Uppfattat er väderupplysning, klart för nedstigning vid klockan 2357.

Martin: Uppfattat, ingen trafik i området, vid 2357 klart för nedstigning till 6,000 fot på QNH. Rapportera när ni kommit till 6,000 fot (2000 meter).

**Hallonquist:** Uppfattat.

Hallonquist och Åhreus ser nu till att de tre höjdmätarna ställs in med de nya värden man fått av Martin.

Martin: Fortsätter ni till Salisbury efter att ha landat i Ndola?

**Hallonquist:** Kan ej svara.

Martin: Uppfattat, stannar ni över natten i Ndola?

**Hallonquist:** Kan ej svara

Martin: På grund av parkeringssvårigheter, skulle vilja veta era avsikter.

**Hallonquist:** Ger dem på marken.

Martin: Uppfattat.

**Hallonquist:** Nu i höjd med ND2" (AD 200-QDM 279 grader)

Martin: Uppfattat, rapportera uppnådd flyghöjd.

**Hallonquist:** Uppfattat.

Martin: Behöver ni påfyllning i Ndola?

**Hallonquist:** Avvakta.

Hallonquist rådgör med Åhreus. De konstaterar att de har

SE-BDY:s flygning från Leopoldville till Ndola

haft mer motvind än beräknat, vilket gör att också bränsleförbrukningen varit något högre än beräknat. Hallonquist svarar:

**Hallonquist: Behöver kanske lite.**

Martin: Uppfattat.

**Hallonquist: Ert ljus i sikte över Ndola, stiger ner, bekräfta QNH. (AD200-317 grader).**

Martin: Uppfattat, QNH 1021 millibar, rapportera när ni nått 6,000 fot.

**Hallonquist: Uppfattat 1021.**

Hallonquist hänger tillbaka radiomikrofonen. Han drar av gaspådraget något och tittar på höjdmätaren. Sakta börjar SE-BDY sänka sig ner i mörkret. Piloterna kan redan se ljusen från Ndola glimma svagt i fjärran.

## Ankomst och inflygning över Ndola

Strax öster om Ndola, vid Ishiku Lake, har montören D. A. Clarke och Mr. Torr börjat sin vakttjänstgöring vid en av Ndolas kraftstationer. De har gått på sitt pass vid sjutiden på kvällen. Under de följande timmarna går de sina vaktronder och genomför de rutiner som gäller efter mörkrets inbrott. Det har varit en het dag och den vita kraftstationsbyggnaden andas ännu dagens värme. Från sovrummets balkong på tredje våningen, den vetter mot västsydväst, har de den här kvällen njutit av en fantastisk solnedgång. För att få lite svalka under natten beslutar sig de båda herrarna för att sova ute på balkongen. Därifrån har de även bra uppsikt över anläggningen. Vid elvatiden bär de ut sina madrasser och filter och bäddar för natten. De kryper ner och tittar upp mot den stjärnklara himlen. Ännu är det för tidigt att somna. Först måste de vid midnatt avge en sista rapport till huvudstationen. När klockan slår tolv går Mr. Torr upp. Han ringer till huvudstationen och rapporterar att allt är väl. Tillbaka i sängen somnar han nästan omedelbart.

D. A. Clarke ligger vaken ännu en stund. I mörkret hör han plötsligt ljudet av ett flygplan närma sig. Han tittar upp mot den svarta himlen och ser ett fast rött ljus röra sig i riktning från öster mot väster. Han lyssnar till motorljudet och funderar över det han hör. Till slut bestämmer han sig för att det måste vara ett stort kolvmotorplan. Han stiger upp ur sin

provisoriska bädd och går fram och ställer sig vid balkongräcket. Där följer han flygplanet med blicken tills det försvinner bakom horisonten bortom stadens ljus. Det tycks flyga på en normal höjd för inflygning och landning i Ndola. Ännu efter vad han senare minns, som cirka en halv minut, har han blicken fäst mot den punkt där planet försvinner in i mörkret. Plötsligt får han se ett rött eldsken flamma upp för att lika hastigt försvinna strax höger om den plats han fixerat med ögat. Han tycker att ljusskenet påminner om den ljuseffekt som uppstår när man lyfter av locket på en stor industrismältugn. Han reflekterar just då inte närmare över det ljus han sett, eftersom det finns många gruvor och anrikningsverk i omgivningarna runt Ndola. Nu har tröttheten kommit över honom. Han går tillbaka och lägger sig och somnar snart.

R.R.A.F (Royal Rhodesian Air Force) har en liten grupp tekniker som tjänstgör på Ndola Airport. Befäl för gruppen den natten är teknikern Kenneth Huge Hammond. Han har fått instruktioner av sitt befäl att ta hand om två anländande flygplanen. Det ena, DC-4:an OO-RIC med Lord Lansdowne ombord, har han redan vinkat in. Planets kapten har meddelat honom att man skall stanna ungefär en och en halv timme på marken. Tjänstgörande officeren för R.R.A.F den här kvällen, flyglöjtnant Fidlín, har berättat för Hammond att man inte fått beräknad ankomsttid för nästa plan. Hammond stannar kvar ute på plattan för att prata med besättningen på OO-RIC. Även Ralph Alfred Phillips, som sköter tankningen av planen för Vacuum Oil Companys räkning, deltar i diskussionen. OO-RIC behöver inte tankas innan det lämnar Ndola för Salisbury och Hammond får besked om att OO-RIC skall flyttas från

tankstället till taxibanan. Planet skall ge plats åt en DC-6:a som väntas in snart. Med förenade ansträngningar flyttar man OO-RIC till taxibanan enligt order. Alldeles efter midnatt kommer en ordonnans ut för att tala om för OO-RIC:s besättning att man skall göra sig klar för avfärd. Hammond ser till att de nödvändiga stegen körs fram till planet.

Några minuter senare, ungefär tio minuter över midnatt, hör de ett flygplan närma sig från öster. De tittar upp mot den stjärnprickade himlen, åt det håll varifrån motorljudet kommer och ser ett rött ljus närma sig. Ingen annan belysning syns på planet. Planet kommer in från öster och har en kurs nästan parallell med landningsbanan. Som vana flygtekniker lyssnar de på motorljudet. Det låter normalt. Hammond vänder sig till Phillips och säger att det verkar vara ett stort flermotorigt kolvmotordrivet flygplan. Av ljudet att döma antar han att det är den väntade DC-6:an. Han väntar sig att planet skall göra en inflygningssväng, eftersom han tycker att det verkar flyga ganska högt, uppskattningsvis på femtonhundra meters höjd över marken. Phillips konstaterar att planet inte verkar vara under stigning, utan snarare på väg att gå ner en aning. Han tycker att ljudet minskar i styrka när planet passerar honom. Phillips är van vid att känna igen ljuden från olika flygmotorer och han tycker att den här ljudförändringen låter ovanlig. Vidare tycker han att flygplanet hastighet ökar märkbart, samtidigt som motorljudet inte ändras. Han konstaterar att planet hastighet är ungefär det samma som hos en Viscount (engelskt fyrmotorigt turboprop plan) under inflygning.

Han följer det röda ljuset med blicken tills det försvinner i mörkret borta i väster. Han har fortfarande blicken riktad mot den plats där planet försvunnit, när han plötsligt får se ett ljus-



sken, som ser ut som skenet från en explosion. Skenet lyser upp horisonten strax till vänster om den plats där planet försvunnit en stund tidigare. Ljusskenets centrum är djuprött och skenet runt omkring är ljusst rosarött. Nästan samtidigt, kanske någon sekund senare, inträffar mindre men häftiga explosioner till höger om centrum för det första skenet. Ljusfenomenen varar bara en kort stund. Sedan återtar natten sitt mörker.

Efter att tidigare ha sett ljussken från slaggsumpningen vid Nkanagruvan, tror Phillips att det är det han sett. Han är dock lite konfunderad eftersom han tycker att ljusskenet varat längre än de sken han sett därifrån. Det verkar dock ha samma intensitet, men förefaller också att komma från ett närmre avstånd än gruvan.

Klockan är mycket och han är ganska trött, eftersom han har varit på jobbet sedan klockan halv åtta på morgonen. Han träffar uppsyningsmannen Reed och två andra poliskonstaplar och berättar för dem om de underliga ljusfenomenen han har sett. Ingen av dem har sett något ljusfenomen. Phillips berättar för Reed om ljusskenen från slaggsumpningen vid Nkanagruvan och han undrar om han tror att ljusskenen kan ha kommit därifrån. Reed tror att så är fallet.

Vid sydvästra hörnet av Ndola Airports flygplatsbyggnad, nedanför kontrolltornet, står Leslie Henry Cock utposterad som säkerhetsvakt. Han vankar av och an för att få tiden att gå. Moise Tshombe har landat för länge sedan och han har även hunnit fara hem till provinsguvenören. Klockan börjar närma sig midnatt och han tycker att nästa plan borde komma snart. Han har fått besked om att ankomsttiden är beräknad till tjugo minuter efter midnatt. Några minuter över tolv hör han till slut

hur motorljudet av ett flygplan närmar sig från öster. Han konstaterar att det är ljudet av ett propellerplan och antar att det måste vara det plan, som man väntar på. När planet tycks vara rakt över landningsbanan kastar han en förströdd blick uppåt för att se om han kan se det. Han ser inte planet, men tycker av motorljudet att döma att det verkar vara på en normal inflygningshöjd för landning i Ndola. Han lyfter vänsterarmen med klockan mot fasadbelysningen för att se hur mycket den har hunnit bli. Klockan visar på fem över tolv.

Något senare, när han råkar titta åt väster, ser han ett ljussken, som lyser upp himlen över horisonten. Han tror först att det är blixtar, men konstaterar sedan att skenet har för gulaktig nyans. Ljusskenet är kortvarigt. Han tycker att det liknar skenet från en kornblixt, fast färgen inte stämmer riktigt. Han reflekterar inte vidare över det han sett, utan väntar i stället på att planet skall komma in för landning.

Inne i Ndola råder ökad aktivitet på gatorna. Många väntar på Dag Hammarskjölds ankomst. Speciellt runt provinsguvernörens residens är det uppståndelse. Det lyser i alla fönster och många försöker också att få en glimt av Katangas president. I trädgården runt provinsguvernörens hus ser man i natten hur mörka siluetter här och var avtecknar sig mot det vita husets väggar. Det är säkerhetspoliserna som utkommenderats för att sörja för de höga dignitärernas säkerhet. Utposterade i trädgården är bland andra tidigare nämnde Marius Uranus van Wyk från Nordrhodesiska poliskåren samt assisterande inspektör vid polisens reserv David Dudely Lowe och detektivinspektör David John Frederick Buchanan vid Northern Rhodesian Police's speciella gren. Samtliga tre har extrainkallats.

Van Wyk står under ett väldigt jakarandaträd, då han strax efter midnatt hör ett stort flygplan starta sina motorer på Ndola Airport. Planet han hör är OO-RIC, som nu värmer sina motorer inför avfärden. Passagerare ombord är Lord Lansdowne, som har blivit otålig och vill flyga hem till Salisbury. Strax därefter hör han ett annat stort flygplan närma sig. Han tittar upp mot den svarta himlen och ser ett rött ljus komma närmare. Av ljudet att döma tror han först att det är ett Canberaplan, men han inser snart att det inte stämmer med den hastighet som ljuset rör sig med. Det här verkar vara mer i stil med ett Viscountplan under inflygning. När han först får syn på planet befinner det sig i söder rakt över den gamla afrikanska stadsdelen. Motorerna går jämnt och planet befinner sig på normal höjd för inflygning till Ndola. Han följer planet i en sektor på ungefär tjugo grader innan det röda ljuset försvinner bakom trädtopparna i väster och motorljudet gradvis avtar.

Några minuter senare ser han ett djuprött sken sprida sig över himlen bakom förgrundens trädsiluetter. Han ser inte källan till ljusskenet, men han är säker på att det kommer från den riktning där planet försvunnit under horisonten. Skenet varar bara några sekunder och han tror först att det är skenet från en bil, en tanke som han snabbt avfärdar. Han konstaterar därefter att han tidigare aldrig sett ett ljussken som liknat detta, men han slutar att fundera över det och fortsätter sin vakthållning i trädgården.

Under sin vaktrunda träffar han en stund senare på polisinspektör Wilkins och dennes kollega. Vid fontänen utbyter de några åsikter om kvällens förehavanden. Van Wyk berättar om det mystiska ljusskenet för sina kolleger, som inte sett något. De har inte heller några kommentarer att göra angående hans

berättelse. Van Wyk känner vid det här laget inte till att ett viktigt flygplan väntas in till Ndola vid den här tidpunkten, varför han inte fäster så stor vikt vid vad han sett.

Längre bort i trädgården vid det stora eukalyptusträdet står David Lowe och Frederick Buchanan och röker var sin cigarett. Efter en stund meddelar Lowe att det är dags att gå en runda till före midnatt. De skiljs åt och försvinner in i mörkret. Lowe hör snart hur ett stort kolvmotorflygplan närmar sig. Han tittar upp och ser en grön vinglampa och en vit stjärtlampa. Han är osäker på om de blinkar, när han ser planet passera bakom trädens svarta grenverk. Efter vad han ser verkar allt normalt. Förutom ljudet från planet, hör han bara brusets ljud från staden.

Några minuter efter det att planet har försvunnit ur sikte, ser han i samma riktning något, som han tror kan vara en uppflammande bushbrand. Han tittar på klockan och konstaterar att den har hunnit bli sju minuter över midnatt. Skenet som har en distinkt rödaktig färg tycks bara flamma upp för en kort stund. Kvällsbrisen har tilltagit och det rasslar i lövverken. Därför tänker Lowe att det måste vara den ökande vinden som orsakar det. Han förknippar det inte nu med SE-BDY.

Buchanan som har gått på sitt håll, hör också hur det stora propellerplanet närmar sig från öster. Han kan inte låta bli att titta upp för att se om han kan sikta det. Han ser ett fast rött ljus högt uppe, mitt på planet. Han tycker sig också se ett grönt ljus på ena vingen. Lowe noterar att planet flyger i en riktning mot Mufulira, som är ett litet samhälle en bit nordost om Ndola på gränsen till Katanga. Han tittar inte mer efter planet,

men hör hur motorljudet sakta försvinner i öster. Ungefär tio minuter över tolv, just när han svänger runt nordvästra hörnet på provinsguvernörens ståtliga hus, ser han ett vitt utbrett ljus-sken flamma till i den riktning där flygplanet strax före har försvunnit. Natten är mörk och han hör inga andra ljud än brusset från staden och vindens svaga susande i träden. Det måste vara en blixtnatt i riktning bort mot Kitwe, tänker han.

Arkitekten Peover är tillbaka i sitt hem i fyravåningshuset i nordvästra delen av Ndola. Han sitter nu vid sitt vardagsrumsfönster och blickar ut i den svarta rhodesiska natten. Samtidigt försöker han få in nyheterna på den bärbara radion, som han nyligen har införskaffat. Det stora vardagsrumsfönstret vetter mot sydost och från sin bekväma läderfåtölj har han fin utsikt in mot Ndola Airports landningsbana.

Månen har gått ner. Ett svagt dis rör sig in mot flygplatsen från skorstenarna på koboltraffinaderierna. Plötsligt noterar Peover, medan han fortfarande skruvar på sin radio, hur ljusen tänds på landningsbanan. Strax därefter kommer hans fru in från köket för att berätta att hon ser ett plan närma sig från öster. Peover går ut på balkongen för att se bättre. Han ser ett stort flygplan närma sig flygfältet i en riktning mot väster. Från planet ser han bara ett skarpt blinkande rött sken. Inga andra ljus syns. Det tycks flyga lite högre än vad han tycker är normalt. Han konstaterar också att hastigheten är högre på det här planet, än hos de Viscountplan, som han är van att iaktta, när de kommer för inflygning. Motorljudet påminner inte heller om det planet, som är ett turbopropplan. Det här måste röra sig om ett stort flermotorigt kolvmotorplan. Han följer planet med blicken tills det gradvis försvinner ur hans sikt bakom trä-

den och höjderna långt där borta i väster.

När flygplanet har försvunnit bortom horisonten, går fru Peover in i lägenheten, medan Donald Peover står kvar en stund och tittar ut i mörkret. Plötsligt ser han ett rött eldsken av anmärkningsvärd intensitet över horisonten. Skenet flammar upp för att sedan avta och åter tillta, för att lika plötsligt försvinna helt. Spontant utbrister han: ”Oh min Gud, vad i hel-sike är det!” Han ropar på sin fru, som kommer utstörtande, men det finns inget kvar att se bakom den vita gatubelysningen och kvarteret Dolphin Court Flats med sina hyreshus, som bildar en ram till det fenomen han just sett. Han funderar en stund över vad det kan ha varit och tror att det är något som hänt vid gruvorna. Det kan ju ha varit en slaggtömning tänker han och går sedan in för att lägga sig.



## Eldskenen och kraschen

I sin våning ovanpå Raylton Club i Ndola sitter William John Chappell och lyssnar på nyheterna vid midnatt. Därefter börjar han göra sig i ordning för natten. Rösterna och sorlet nere ifrån klubben har tystnat för länge sedan. Just när han har lagt sig i sängen hör han motorbullret från ett, som han tycker, stort propellerplan. Han blir nyfiken på vad det kan vara för plan som kommer så här sent på kvällen. Motorljudet låter något obekant, det är inte det ljud han är van vid att höra. Han stiger upp och går ut på balkongen. Uppe mot den mörka himlen ser han tre ljus röra sig åt väster, ett vitt, ett rött och ett grönt. De lyser med fast sken. För sig själv konstaterar han att det här förmodligen är ett plan på väg inför landning i Ndola. Ungefär samtidigt tycker han sig höra ljudet av ytterligare ett flygplan i luften. Han kan inte riktigt avgöra om det är ett jetplan eller ett litet propellerplan. Motorljuden försvinner så sakteliga bort i öster och han går in och lägger sig i sängen igen.

Vad som händer under tiden är att Doven ligger i vänteläge högt uppe i mörkret söder om Ndola. Man har ombord hört kapten Hallonquists senaste konversation med trafikledaren Martin i tornet. Planets pilot med medhjälpare spanar nu i riktning ner mot ljusen från Ndola. Från denna höjd ter sig staden



som ett litet miniatyrsamhälle. Plötsligt ropar en av besättningsmännen till. Han ser positionsljusen på ett flygplan som just passerar över staden. Nu är det bråttom. Piloten ger Doven full gas och lägger den i en skarp dykning för att hinna upp SE-BDY, medan planet ännu är på väg från Ndola och innan det går in i den "päronsväng", som skall föra det tillbaka till landningsbanan.

Ombord på SE-BDY drar man en suck av lättnad. Man har just passerat över resans mål och skall bara göra inflygningssvängen för att sedan komma på en rak inflygning från öster. Pursern Harald Noork tänder kabinbelysningen och passagerarna sträcker på sig och börjar göra sig redo för landning. Hammarskjöld sitter förstrött och lägger en patiens med kortleken, som han har lånat av livvakterna Stig Olof Hjelte och Per Edvald Persson.

Kapten Hallonquist fäller ut landningsstrålkastarna och landningsställena för att vara redo inför inflygningen. Han har ännu inte riktigt bestämt sig för om han skall göra en visuell eller instrumentell inflygning.

På Monkey Fountain Road i västra utkanten av Ndola ligger fru och herr David Lyon Bermant och sover. Runt midnatt vaknar de av oväsendet från ett flygplan, som flyger så lågt att hela huset tycks vibrera. De hör hur planet kommer in från söder och hur det försvinner mot norr. Herr Bermant vänder sig till sin fru, som nu också är klarvaken och säger: "*Det var otroligt vad det planet väsnades, det måste ha bråttom*". Han

tittar på klockan och konstaterar att de inte brukar väckas av några plan så här dags. Han tycker det verkar konstigt för de brukar inte vakna av flygplan på natten. Han säger till sin fru att det måste ha passerat väldigt lågt och haft fullt gaspådrag på motorerna.

I Doven har man inte tid att bekymra sig över huruvida någon nere på marken eventuellt noterar planet, för nu är det bråttom att hinna ifatt SE-BDY.

I det lilla samhället Twaipa strax väster om Ndola är Timothy Jiramda Kankasa ute på sin kvällspromenad. Han är sekreterare i Twaipa Town Management Board och är därför en respekterad man bland de vita i Nordrhodesia. Annars är afrikanernas anseende inte gott hos den vita minoriteten. De är inte trovärdiga och de är opålitliga, säger man. Epiteterna lata och obildade är också ett generellt omdöme. Att de flesta afrikaner inte haft råd eller möjlighet att skaffa sig utbildning bortser man ifrån.

När Timothy Jiramda går utmed gatan hör han plötsligt två flygplan i luften. Ett av dem, det större, tycker han verkar flyga på konstant höjd. Motorljudet är högre än det han är van vid att höra. Twaipa ligger precis under den normala inflygningsriktningen från väster. Det innebär att han ofta hör flygplan i luften här. Mot himlen i norr ser han det större planet färdas väster ut, med huvudstrålkastarna påslagna. Han konstaterar att det ser ut som helljusen på en bil. Sedan ser han hur ett mindre flygplan kommer indykande från söder och flyger upp ovanför det större. Från det mindre tänds en strålkastare,

som för ett kort ögonblick lyser ner på det större. Det sker två gånger. Det stora planet fortsätter mot nordväst och det mindre försvinner med hög fart mot norr. Han funderar på vad det är som händer och hinner konstatera att inget av planen är ett jetplan. Han tänker också att det måste vara någon slags flygövning som pågår och han tappar snabbt intresset för det inträffade. Sedan går han hem och sätter sig vid köksbordet och slår på radion för att höra de sena nyheterna från Radio South Africa.

I Doven gäller det nu att handla snabbt. Samtidigt som man dyker ner mot SE-BDY öppnar man bombluckorna i planets buk och strålkastaren som finns där tas fram. Först måste man i det totala mörkret förvissa sig om att det är rätt plan man har siktat. I samma ögonblick som Doven passerar över SE-BDY tänder därför sprängämnesexperten strålkastaren och lyser genom bombluckan ner på SE-BDY. Dovens besättning kan snabbt konstatera att det är rätt plan.

Livvakten Julian i SE-BDY sitter och tittar ner på de försvinnande ljusen från Ndola. Han ser att man just har passerat över landningsbanan. Snart är vi framme tänker han. Mottagandet på marken skall bli intressant att få vara med om. Två världspolitiska storheter som skall mötas. Det måste vara stor uppståndelse i den lilla staden Ndola, tänker han.

Plötsligt ser han ett ljus glimta till i luften. Reflexerna syns på flygplansvingen och i motorkåporna. Han tycker att det ser ut som om någonting gnistrar till utanför flygplanet, eller som om en strålkastare som tänds och släcks. Händelsen

upprepar sig ytterligare en gång.

I tornet på Ndola Airport har flygledaren Arundel Campbell Martin just fått en rapport från kapten Hallonquist i SE-BDY att man nått flyghöjden 1800 meter (6000 fot). Han förväntar sig att nästa kontakt med planet skall bli när det kommer in på finalen och vill ha landningstillstånd. Martin sitter ensam i tornet. Han dricker en kopp kaffe medan han tittar ut över den upplysta landningsbanan. Plötsligt hör han i radion en främmande röst, som med lätt utländsk brytning anropar kaptenen på flygplanet SE-BDY. Han får inte genast något svar och rösten är hetsig, när den ånyo anropar SE-BDY. Det är piloten på Doven som vill ha kontakt med kapten Hallonquist. Efter en liten stund hör Martin hur Hallonquist svarar och att han ber den anropande rösten att identifiera sig. Rösten vägrar att uppge sin identitet och säger att detta är en kapning och begär att SE-BDY omedelbart skall sätta kurs mot Elisabethville. Om inte ordern följs kommer SE-BDY att utsättas för beskjutning.

Efter hotet från den främmande piloten vänder sig Hallonquist till Litton, som också har hört anropet. De konfererar snabbt med varandra. Därefter ber kapten Hallonquist via kabinens högtalarsystem Alice Lalande att komma fram till cockpit. Lalande skyndar sig fram genom mittgången och försvinner in till besättningen. Efter en kort stund kommer hon tillbaka och när hon med raska steg går genom kabinen ner mot Hammarskjöld ser hon mycket bekymrad ut. De övriga i kabinen kan av hennes beteende se att något inte står rätt till.

Livvakten Barrau spänner loss säkerhetsbältet och går in

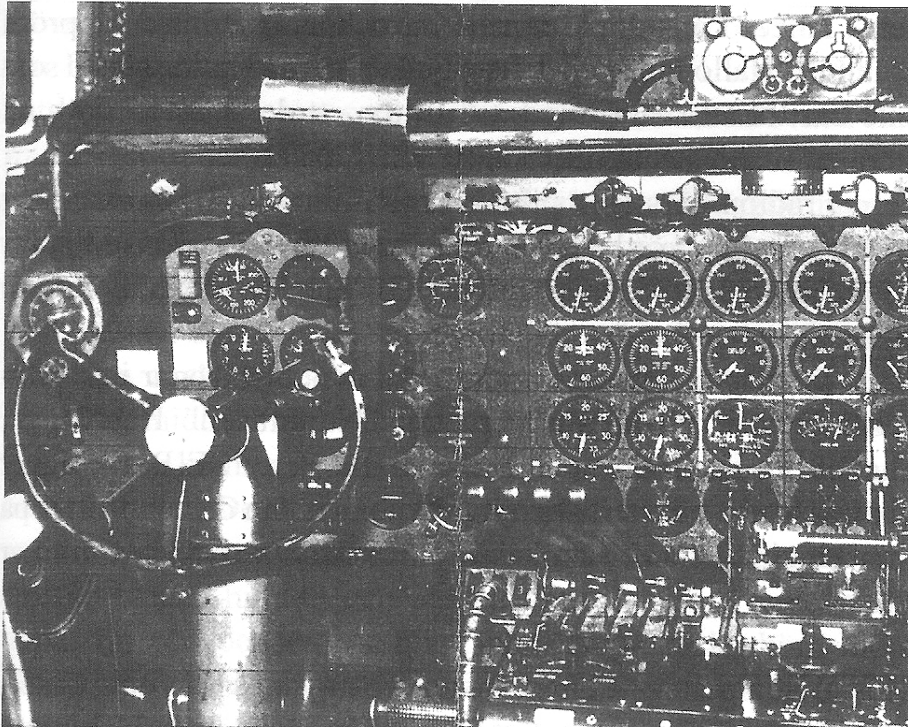
i förarkabinen. Han frågar Hallonquist vad som står på. Hallonquist berättar om kidnappningsförsöket de just blivit utsatta för, att någon i ett plan utanför begär att man skall flyga till Elisabethville istället för att landa i Ndola. Kapten Hallonquist berättar att han bett Alice Lalande fråga Hammarskjöld vad man skall göra, men att det är bråttom. Snart måste man börja svänga in mot Ndola om man ändå, trots hotet, skall landa där.

Barrau lämnar cockpit, djupt oroad. Han berättar för de två andra livvakterna vad som är på gång. Harold Julian bestämmer sig för att gå akter över för att sätta sig närmare Hammarskjöld. Barrau återvänder in i förarkabinen för att lyssna på vad som sägs. Den okända rösten hörs åter i radion. Den upprepar sitt hot till kaptenen på SE-BDY om att snarast sätta kurs mot Elisabethville och att beskjutning kommer att bli resultatet om inte detta görs.

Alice Lalande står böjd bredvid Hammarskjöld och samtalar med honom, när Julian kommer dit. Julian hinner bara uppfatta att Hammarskjöld säger: "*gå tillbaka*" (go back), innan Lalande med raska steg nästan springer fram genom kabinen. Fabry och Weischhoff följer hennes frammarsch genom kabinen med oro i blicken. Väl framme i cockpit säger hon med andan i halsen att Hammarskjöld låter meddela att man skall gå tillbaka till Ndola.

Hallonquist rådgör med Litton om vilket sätt som kan vara det bästa att försöka skaka av sig sin antagonist på. De har räknat ut att det måste vara ett mindre flygplan av något slag. En möjlighet kan då vara att försöka flyga ifrån det. DC-6:an är ju ett modernt och förhållandevis snabbt flygplan.

Problemet är bara att man vet inte riktigt var det andra planet befinner sig just nu. Hallonquist fäller in huvudstrålkastarna igen, för att det skall bli svårare att lokalisera SE-BDY i mörkret. För att försöka skaka av sig förföljaren bestämmer han sig för att först öka farten så mycket som det går och att sedan göra en skarp oväntad sväng för att därefter ta sig in mot Ndola så fort som möjligt.



DC-6:ans förarplats med alla instrument och reglage.

Hallonquist ger SE-BDY maximal gas framåt. Motorerna

vrålar till och planet ökar farten väsentligt. Ute i kabinen hör passagerarna hur motorerna får arbeta för fullt. För Weischoff, som sitter vid vingen mitt för styrbords motorer, blir ljudet nästan outhärdligt. Julian tittar ut genom kabinfönstret bakom Hammarskjöld, där han har slagit sig ner. Han ser de sista ljusen från Ndola snabbt försvinna bakom dem. I förarkabinen är det nu stor uppståndelse. Barrau står som förstummad och tittar på hastighetsmätaren som stadigt ökar i fart. Alice Lalande kommer in och frågar med upprörd stämma, Hallonquist vad han tänker göra. Hallonquist, som inte har tid att svara, säger till Litton att det snart är dags att göra en snabb sväng tillbaka.

I radion hörs igen pilotens röst från Doven. Denna gång mycket mer upprörd. Han varnar dem för att försöka smita, för då måste han verkställa sitt hot. Läger de inte om kursen inom tio sekunder så anfaller han.

Tystnaden är total i cockpit. Hallonquist svarar inte piloten i Doven. Plötsligt säger han: "Nu Litton!" Han lägger snabbt om sidorodret och skevrodrena så att SE-BDY lägger sig i en skarp vänsterbankning. I kabinen kan de, som sitter på vänster sida genom sina kabinfönster bara se ett svart mörker under sig.

Hos William John Chappell som bor ovanpå Raylton Club i Ndola står sovrumsfönstret öppet för att släppa in nattens svalka, men moskitonätet är fördraget. Utanför susar bara kvällsbrisen i träden och cikadorna har tystnat efter dagens kvällskonsert. Precis när Chappell håller på att somna, väcks

han av en kraftig dubbelknall, som omedelbart följs av ytterligare en knall. Snabbt klarvaken konstaterar han att de här knallarna är betydlig skarpare än de som brukar höras vid sprängningar i gruvorna. En reflektion han gör är att det lät faktiskt mera som kanoneld. Ibland kan han ända från flygplatsen höra hur en motor på ett flygplan baktänder när den skall starta. Men knallarna han nu hört var betydligt högre.

Ungefär samtidigt, ute i bushen nordväst om Ndola, har kolaren Davidson Simango just gått och lagt sig i sitt tillfälliga nattläger. Han har just sett till den kolmila, som han med stor möda rest under dagen. Han arbetar på Ndola West Charcoal Compound som kolare. Det innebär att han på dagtid hugger ner träd, som när de har torkat reses till en mila och under natten får glöda till kol. Kolet används till de många gruvorna och smältverken som finns i omgivningarna. Nattlägret har han i det enkla vindskydd som han byggt i närheten av milan.

Vid midnatt hör han ljudet av flygplansmotorer närma sig. Ljudet kommer nästan rakt mot honom och växer hela tiden i styrka. Det låter som två flygplan tycker han. Han blir nyfiken och kikar ut från sitt vindskydd. Han tittar upp mot den nattsvarta himlen och ser ett antal lampor röra sig där uppe. En röd och en vit blinkande lampa tycks höra ihop. Ytterligare några lampor syns, som tycks flyga snett bakom de första. Han tycker sig se två flygplan, som flyger nära varandra. Motorljudet är väldigt högt, fastän planen verkar befinna sig på normal flyghöjd för det här området.

Planen passerar rakt över honom och motorljuden förs-



vinner gradvis i nordväst. Två till tre minuter senare hör han hur motorljuden åter närmar sig. Denna gång kommer de från nordväst och snart kan han åter se ljusen från flygplanen i en sydvästlig riktning. De befinner sig nu på lite längre avstånd från honom. Några akaciaträd skymmer sikten från hans provisoriska nattläger. Ljuden förbryllar honom något, så han ställer sig upp för att bättre se vad som pågår. Då får han plötsligt se hur ett vitt ljussken riktas mot det större planet från det mindre, som nu befinner sig snett framför och ovanför det stora planet. Ögonblicket efteråt ser och hör han en kraftig explosion från det stora planet.

Simango blir fruktansvärt rädd och undrar vad som pågår. Genom hans huvud far tanken att det måste vara ett flygplan med bomber. Vad skall han göra? Mitt ute i bushen och alldeles ensam. Första reaktionen är att springa och gömma sig någonstans. Men det är inte så lätt i detta kompakta mörker. Det kraftiga motorljudet upphör strax efter explosionen. Simango står och skakar av rädsla. Han hör hur det mindre planet kommer närmare. "Om jag springer min väg, så kanske jag träffar på det lilla planet som kommer tillbaka med bomber," tänker han. Simango slänger sig ner i vindskyddet och täcker sitt huvud med filten. Planet passerar över honom och försvinner norr ut. Det blir åter tyst och Simango lägger sig till ro för att försöka sova. Men det blir inte många timmars sömn för honom den här natten.

Några kilometer längre bort i ett kolarläger sitter kolaren Dickson Buleni med fru utanför sitt lilla hus. Det är sent på

kvällen, men runt om i husen är det liv och rörelse. Natten är ljummen. Dickson har haft en lång arbetsdag och vill nu sitta ute och koppla av en stund innan det är sovdags. I skenet av en liten oljelampa dricker han och hans fru var sin kopp te. I en del av grannkåkarna har det druckits lite starkare varor. Där är det lite mer livat. För att varva ner efter en lång arbetsdag brukar en del ta sig en sängfösare före sovdags.

Tidigare på kvällen har Buleni sett ett större plan passera över byn på väg in mot Ndola. Det var OO-RIC med Lord Lansdowne ombord. Ute i kolarlägret har de ännu inte nåtts av nyheten om Hammarskjölds och Tshombes planerade möte i Ndola.

En pust av kvällsbrisen får oljelampan att fladdra till. Just då ser Dickson ett rött ljus närma sig på himlen. Strax därpå hör han motorljudet av flygplan. Det är två plan som passerar lite norr om kolarlägret. Det ena planet är stort och liknar det han tidigare sett under kvällen. Det verkar flyga ganska lågt och han ser ett antal fasta röda ljus. I mörkret kan han också skönja ett litet flygplan, som flyger över det stora planet och på det ser han bara ett rött blinkande ljus. När han nu ser att det är två plan i luften kan han också höra motorljudet från två olika flygplan. Det ena har ett högre motorljud än det andra.

Rätt som det är får han se hur ett ljussken går från det lilla planet ner till det stora. Det ser ut som om ljusskenet tänder eld i frampartiet på det stora planet. Strax efter kommer ljudet av vad han tycker låter som en knall eller en kraftig skottlossning. Han har lite svårt att avgöra vad knallen orsakas av, eftersom han inte riktigt förstår vad han ser. Därför tar han

till en beskrivning av vad han känner till från den vite mannen. Buleni ser hur det stora planet faller mot marken och hur det uppstår ett kraftigt ljussken när det slår ner och börjar brinna. Det lilla planet cirklar en gång över nedslagsplatsen och försvinner sedan nordväst ut mot Mufulirahållet.

Flera personer i lägret gör samma iakttagelser som Buleni. Trots att några har druckit en del sprit under kvällen, så ser de händelsen. Med fasa i blicken vet de inte riktigt vad de skall ta sig till. Många har hört talas om det bestialiska, som händer i grannlandet Katanga. Någon ropar att det måste vara katangakriget som har kommit hit. I den allmänna uppståndelsen är det till och med några som finner det säkrast att ta sin tillflykten ut i bushen för att gömma sig. Efter ungefär en timme har allting återgått till det normala i lägret och alla eldar och oljelampor är släckta. Nattens mörker har åter helt intagit det lilla kolarlägret ute i den nordrhodesiska bushen.

Ute i Ndola West Forest Reserve sitter kolaren A. J. Lomonson Mpinganjira med sin kompanjon Steven Chisanga. De befinner sig ganska nära huvudvägen till Mufulira, under inflygningsleden till Ndola. Efter att under dagen ha rest en mila, sitter de nu sent på kvällen och tar igen sig vid den pyrande milan. De har inrättat ett tillfälligt läger för natten, alldeles bredvid milan, som hela tiden måste vaktas så att den inte fattar eld och brinner upp. Tidigare under kvällen har de sett när planet OO-RIC kommer in för landning i Ndola. Nu ligger de och diskuterar kommunalpolitik eftersom Mpinganjira har varit provinsordförande i Malawi African Congress.

Vid midnatt hör de motorljudet av flygplan. De blir nyfikna och tittar upp mot natthimlen. Två plan kommer emot dem och passerar nästan precis över dem. En stund efter det att de har passerat, svänger de av mot väster. Strax efteråt tycker sig Mpinganjira se två små flygplan över det stora, något som han också påpekar för Chisanga. Chisanga tittar lite noggrannare, men ser bara ett litet flygplan över det större. De står och följer planen med blicken. De ser tydligt ett antal röda ljus som rör sig över den stjärnklara natthimlen.

Så småningom börjar det stora planet svänga tillbaka in mot Ndola. De ser då hur det mindre planet flyger ifatt det större. Strax därpå ser de en kraftig explosion på det stora planet. Det stora planet faller ner och de hör ytterligare en explosion. Det mindre planet cirklar över nedslagsplatsen och när det viker av mot norr kommer det rakt över Chisanga och Mpinganjira. De blir då rädda och springer och gömmer sig bakom en termitstack. Från sitt gömställe kan de sedan höra ett antal småexplosioner från haveriplatsen. När allt sedan har varit lugnt en stund återvänder de till sitt nattläger.

Ytterligare en kolare sitter ute i bushen vid sin mila denna natt. Marie Mazibisa funderar på det tal han skall hålla nästa dag på fackföreningsmötet alltmedan han pysslar om sin mila. Han är nämligen ordförande för kolarnas fackförening. Milan har trilskats lite under kvällen, men nu verkar det som om han håller på att få bukt med den. Här och var ser han ännu små orangeröda ljuspunkter från milans inre. Det ser ut som reflexerna från hyenors ögon i mörkret.

Plötsligt hör han motorljudet från flygplan rakt ovanför sig. Han har varit så upptagen med sin mila och med sina tankar att han inte märkt när planen närmade sig. När han tittar upp mot den mörka himlen ser han några färgade ljus, röda, vita och gröna eller blåliknande. Han räknar till sex ljuspunkter som rör sig fram över himlavalvet. Det förefaller honom som om det är två flygplan. Det ena flyger efter det andra på ett avstånd av cirka hundra meter. Planen kommer på, vad han tycker brukar vara, normal flyghöjd. Det verkar som om de bakre ljusen flyger ifatt de främre.

Bara några minuter senare när han skall gå och lägga sig hör han ett fruktansvärt oljud och han ser ett väldigt skarpt ljussken i markhöjd, bara ungefär en knapp kilometer bort. Först kommer det en knall, som låter som ett sprängskott och efter det hör han ytterligare flera små knallar. Han blir stel av skräck. Genom huvudet far ett antal minnesbilder fram av det han har sett av vad som sker i Kongo. Kan kriget ha kommit hit nu, undrar han? När den första skräcken har släppt, funderar han på vad han skall ta sig till. Han tittar på klockan och ser att den är en kvart över midnatt. Rädslan finns fortfarande kvar, så han tar sina filtar och går hem.

Vad som har hänt är att i Doven ovanför SE-BDY har man upprörts över att de i DC-6:an SE-BDY tydligen har bestämt sig för att försöka fly tillbaka till Ndola. Dovens pilot beordrar sina mannar att göra sig redo för ett första skrämnskott. Han vill nu visa att man menar allvar med att de skall ändra kursen mot Elisabethville.

I Katanga har man vid ett av Union Minières gjuterier gjort i ordning små bomber. En gjuten järncylander har fyllts med trotyl. Som utlösningmekanism har en vanlig handgranat fästs i locket, som skruvats på cylindern. Bombluckorna i Dovens buk står redan på vid gavel. Fartvinden är frisk genom de öppna luckorna.

Dovens kapten ökar gaspådraget något för att komma i position strax ovanför och något framför SE-BDY. Utlösningstiden på handgranaten är cirka tre sekunder och man är väl medveten om hur långt ovanför SE-BDY man måste släppa bomben för att den skall detonera i närheten av planet. När rätt position är nådd tänder sprängämnesexperten strålkastaren och riktar den mot SE-BDY. De ser henne glänsa strax under sig. Bombexperten sliter loss apteringsringen från handgranaten. Därefter släpper han sin dödliga last, snabbt följd av ytterligare en sprängladdning, mot den flyende DC-6:an.

I Doven räknar man med att någon av sprängladdningarna skall explodera så nära SE-BDY att man där blir skrämda och tar hotelserna på allvar. Så fort handgranaterna kastats läggs Doven i en skarp högersväng för att man skall hinna undan så fort och så långt som möjligt innan granaterna detonerar. I Doven väntar man med spänning på det som skall hända. De tre sekunderna känns som en evighet.

Plötsligt lysas hela himlen upp för ett kort ögonblick. Ett djupt orangerött sken omger flygplanet. De känner hur Doven rister till av tryckvågen från detonationen. Dovens kapten försöker nu anropa kaptenen på SE-BDY, men får inget svar. Försöken upprepas flera gånger, men utan resultat. Man

vänder tillbaka och spanar i mörkret efter SE-BDY:s positionsljus. Plötsligt får man syn på ett uppflammande eldhav på marken strax nedanför sig. Skärrade gör besättningen en extra sväng över eldhavet. Sedan sätter man kurs mot södra Katanga.

Den primitiva bomben råkar detonera precis snett ovanför cockpit. Ett regn av splitter träffar främre partiet av planet. Hallonquist och Litton hinner bara för ett kort ögonblick se ett blixtrande eldsken framför sig. Av tryckvågen, som krossar det mesta i förarkabinen, förlorar de medvetandet. Hallonquist sjunker ihop i kaptensstolen. Litton faller framlänges över gasreglagen. Ingen har längre kontroll över flygmaskinen, som sakta börjar tappa höjd. I en flack bana (5 graders lutning) går planet stadigt mot marken.

Livvakten Barrau och Alice Lalande som också befinner sig i förarkabinen ligger omtöcknade på golvet. Förödelsen i den främre delen av cockpit är total. Ute i kabinen måste man vid det här laget inse att en katastrof är på väg att inträffa. Man sitter bara där skräckslagna. Vid den öronbedövande detonationen ser Julian ett gnistregn fara förbi kabinfönstret, samtidigt som hela flygplanet skakar till något alldeles fruktansvärt. Det känns som om hela planet skall rämna.

Motorerna arbetar fortfarande på i normal takt, men planet förlorar stadigt höjd. I kabinen är man inte medveten om vad som hänt framme i förarkabinen. Efter några långa sekunder hörs små krasande ljud framifrån kabinen. Det smäller mot aluminiumplåten och knakar av grenar som

knäcks. Ljudet tilltar gradvis i styrka. Julian ser genom det lilla kabinfönstret hur styrbords vingspets med sin gröna lanternorna slits bort. Smällarna och knakandet stiger till ett crescendo. Julian stirrar skräckslaget framåt i kabinen. Han ser hur främre delen av kabinen börjar trasas sönder. Oväsendet blir outhärdligt. Söndersmulandet av kabin närmar sig honom med blixstens hastighet. Hela planet kränger till under ett fruktansvärt brak. Det törnar emot en stor termitstack med vänster vingrot och vrids runt nästan 180 grader i bushen.



B Virving

Haverigatan som SE-BDY plöjde upp vid kraschen. Till höger skymtar termitstacken som planet törnade emot.

Kraftiga träd knäcks som tändstickor, stora metalldelar slits loss från flygplanskroppen. Planet smulas mer eller min-



dre sönder helt. Livvakten Julian slungas först med stor kraft mot kabinväggen, för att i nästa ögonblick kastas tvärs över mittgången rakt in i flygplansfåtöljen där. Plötsligt blir allting tyst omkring honom och han känner inget mer.

Längs hela haverigatan i bushen ligger flygplansdelar utströdda. I slutänden av haverigatan ligger allvarligt skadade människokroppar blandade med vrakdelar, huller om buller. Allt är indränkt i bensin från de halvfulla, söndertrasade bensintankarna. Plötsligt flammnar allt upp i ett enda stort eldhav och natten förvandlas för en stund till dag. Hettan blir enorm. Julian ligger på golvet i resterna av bakre partiet av flygplanskroppen. Det är den enda delen av planet som går att känna igen som en del av det som en gång var SE-BDY. Han känner hettan av värmestrålningen i ansiktet och vaknar till.

När han öppnar ögonen ser han bara flammorna genom den sönderbrutna flygplanskroppen. Han är inte säker på om han är vaken eller om han drömmer, men så småningom kommer han till sans. Chockad inser han att han måste komma bort från planet. Han känner värmen och syrebristen av den rasande elden utanför och reser sig upp och letar efter den nödutgång som han noterat, när det stod klart för honom vad som skulle komma att hända. Han sliter upp handtaget på dörren och kastar den åt sidan. När han kliver ut bländas han av ljuset från lågorna och ser inte var han sätter fötterna. Avståndet ner till marken är längre än vad han tror. Han faller och ena foten fastnar i en tillknycklad aluminiumplåt från flygplanskroppen. Han faller så illa att fotleden bryts.

I det panikartade tillstånd han befinner sig i, känner han inte någon smärta. När han reser sig upp tänker han på Hammarskjöld. "Var är Hammarskjöld? Jag är ju hans livvakt. Jag måste rädda honom," tänker han.

Linkande tar han sig tillbaka in i resterna av flygplansvraket. Hettan från elden är stark. Det är svårt att andas. I sitt chocktillstånd känner han inte hur han blir bränd på de oskyddade kroppsdelarna. Inne i vraket hittar han Hammarskjöld sittande livlös i sin flygplansfåtölj. Han spänner loss honom och skall försöka bära honom ut. Då känner han den fruktansvärda smärtan i foten som han nu har svårt att stödja på. Han griper tag i Hammarskjölds kavaj och börjar under stor möda och stort besvär släpa med honom ut. I nödutgången fastnar Hammarskjöld i en vrakplåt. Eldslågorna slickar deras kroppar. Julian får ställa sig på den oskadade foten för att lyfta loss Hammarskjöld. Han lyckas få loss honom, men ansträngningen blir för stor, så han faller medvetslös till marken.

Han vaknar snart till sans och lyckas krypande släpa Hammarskjöld med sig bort från det brinnande vraket. När han kommer utanför det eldhärjade området orkar han inte längre, utan sjunker ned av utmattning. Hammarskjöld är nu i alla fall på säker mark, tänker Julian. Han ligger flämtande på rygg bredvid Hammarskjöld och stirrar med en skräckslagen blick upp i den stjärnklara himlen.

När han kvicknar till tycker han fortfarande att elden befinner sig alldeles för nära. Han vet att det finns ammunition ombord, som kan börja explodera när som helst av hettan och det står ännu inte klart för honom om alla bensintankar har

exploderat. Han känner att han är alldeles för matt för att orka ta Hammarskjöld med sig längre bort. Det svider i skinnet på honom av brännskadorna han fått. Han tror att det är värmestrålningen från elden och med sina sista krafter lyckas han kravla ytterligare tjugo meter bort. Där förlorar han medvetandet och blir liggande med ansiktet neråt i gräset.



B Virving

### Vrakresterna av SE-BDY Albertina

Bara några kilometer från olycksplatsen, på Kamalasha Compound, har kolarkamraterna Ledison Daka, Damson Moyo och Poysama Banda gått och lagt sig vid elvatiden intill sin mila. Efter en slitsam dag har de somnat gott. Daka och Banda sover hårt, de snarkar högt. Moyo sover däremot betydligt lättare. Han halvsover när han tycker sig höra ett flygplan i luften.

Plötsligt väcks han av en smäll. Yrvaket öppnar han ögonen och med flackande blick söker han på himlen efter vad det kan vara. Först ser han bara månen som håller på att gå ner. Sedan ser han något, som han tycker liknar ett flygplan, försvinna ner i bushen. Han hör hur träd knäcks och hur motorljudet tystnar.

Därefter ser han plötsligt genom bushen hur en stor eld flammar upp, där flygplanet försvunnit. Synen skrämmer honom och han väcker sina vänner Daka och Banda och berättar för dem, med skrämd röst vad han sett. De blir oroliga och sätter sig upp. De sitter nu alla tre och tittar med skräckslagna blickar bort mot den stora branden. Emellanåt hör de skarpa knallar, som låter som när man spränger, och smällar som de tycker låter som gevärseld. De sitter uppe en stund och tittar på skådespelet, men vågar inte gå någonstans i mörkret. När lågorna har minskat och smällarna kommer allt mer sällan lägger de sig trötta för att sova igen.

En bit längre bort i bushen ligger en annan grupp kolare och vaktar sin mila. Även de hör ljudet från ett flygplan, men de ser det inte. De väcker sin kamrat Nelson Gondwe, som redan har somnat, för att se om han kan hjälpa dem att lokalisera flygplanet. Plötsligt hör de tre kraftiga smällar i den riktning, varifrån de tidigare hörde motorljudet. Smällarna tycks komma från ganska låg höjd. Gondwe noterar att smällarna kommer tätt inpå varandra, men dock inte med jämna mellanrum. Den sista smällen var kraftigast. Han tycker att det lät som stora kanoner. Han har ju sett kanoner på film. Sedan blir allting tyst och han lägger sig ner igen för att sova.

Efter att man i Doven har konstaterat att SE-BDY har gått i backen, ger man sig av med full gas norr ut mot Katanga. När planet passerar över Mshesha Farm, som ligger vid Mufulira Road, vaknar fru Adelaide Roderick Wright av motorljudet som får hela hennes hus att skaka. Hon har bott på Mshesha Farm i sju år, men har aldrig hört något liknande förut. Motorljudet är väldigt högt, även om det låter normalt. Eftersom hon hör lite dåligt och normalt sover väldigt tungt utgår hon i från att det här planet måste flyga mycket lågt. Hon hör inga andra ljud i luften under den tid hon är vaken. Ute i hundgården skäller hundarna, som tydligen blivit skrämda av flygplansljudet. Efter det abrupta uppvaknandet och den korta stund oljudet varade somnar hon om igen.

Doven med dess besättning fortsätter sin färd mot norr. Piloten är så skräddad nu och tänker bara på att komma tillbaka till Kipushi så fort som möjligt. Han tänker inte på att han fortfarande flyger på förhållandevis låg höjd och med stort gaspådrag. Doven flyger norr ut längs Mufulira Road. Det är inte bara fru Adelaide Wright som väcks av motorbullret. Vaknar gör också fru Jessica Hunkin på Garremor Farm, fru Winifred van Heerden på tomt nummer 14 i Kaniki och hemmafru Yvonne Joubert på 131 Herrick Avenue i Mufulira.

Uppe i Kipushi står fortfarande en tunna med olja och brinner ute på landningsbanan. Den tjänstgör som ett navigeringshjälpmedel för Doven. Strax före ett på natten hör man i flygledarhuset på Kipushis flygplats motorljudet från ett plan,

som kommer in över fältet, gör en lågsniff över landningsbanan och åter försvinner bort i mörkret. Personerna i flygledarhuset förstår att det är Doven som är tillbaka efter fullföljt uppdrag och nu vill landa. Man går ut och tänder oljetunnorna igen och några bilar körs åter fram och ställs längs banan med helljuset på för att lysa upp landningsbanan.

Efter en liten stund hörs åter motorljudet från Doven i det katangesiska mörkret. I linje med banans bortre kortända ser de landningsstrålkastarna tändas på planet. De två starka strålkastarna närmar sig fältet. Doven vinglar till något strax innan den sätter landningsställena på banan. Ett dammoln virvlar upp runt hjulen från den torra landningsbanan, när piloten börjar bromsa. Sakta rullar Doven nu in framför den lilla hangaren bredvid stationsbyggnaden. Motorerna stängs av och det blir åter tyst på flygfältet. Piloten stiger ur, fortfarande med en viss rädsla i blicken. Han förklarar för de andra på marken vad som har hänt. Detta var ju inte alls vad man hade för avsikt att åstadkomma. Han får ändå en klapp på axeln på sin flygarjacka och sällskapet stiger in i två bilar, som med dammet virvlande efter sig far in till det lilla samhället Kipushi.

Haveriplatsen



Rapport: Federal Department of Civil Aviation

## Händelser under natten

Ensam i flygledartornet i Ndola sitter trafikledaren Arundel C. Martin något orolig och funderar på vad han skall ta sig till. Han har hört den korta konversationen mellan den främmande rösten i Doven och Hallonquist, men vet inte hur allvarligt han skall ta den. Han har inte hört någon radiokommunikation som antyder vart SE-BDY tar vägen. Martin försöker åter igen anropa SE-BDY. Han upprepar anropet flera gånger, men får inget svar. Han hör inte heller något mer av den främmande rösten. Han bedömer inte situationen som speciellt allvarlig, eftersom han sett flygplanet passera över flygfältet och Hallonquist har rapporterat att man sett ljusen från Ndola. Dessutom har han ju inte heller fått någon färdplan som verkligen bekräftar att planet skall landa här. Han har också hört talas om att man inte alltid kan lita på destinationsorter för flygningar med toppolitiker.

Plötsligt, fem minuter före halv ett, knastrar det till i radion och Martin rycker till. Han lyssnar ivrigt, men det är bara kapten Deppe som kommer in på radion och begär starttillstånd för DC-4:an OO-RIC. Lord Lansdowne har nu tröttnat på att vänta på Albertina, som aldrig tycks komma in för landning. Han vill flyga hem till Salisbury för att få gå och lägga sig. Martin ger honom följande taxiinstruktioner: ”Vind 110/5 knop. Klart till vänteposition bana 10. Kontrollera QNH



1021 millibar och QFE 877 millibar, klart slut.”

Martin hör hur någon kommer upp för trappan till flygledartornet. Det är flygteknikern Kenneth Hammond som strax innan har servat DC-4:an inför starten. Han vet att det skall komma ett flygplan till och han har också sett SE-BDY flyga över fältet. Han frågar Martin om det är det planet som man väntar på. Martin svarar att det är planet från Leopoldville till Ndola, som man väntar på. Hammond frågar om han får stanna i tornet en stund och titta på när Martin arbetar. Det beviljas.

Fem minuter senare, efter avslutad motorkontroll, kommer Deppe tillbaka på radion och begär tillstånd för start. Martin ber honom att hålla sin position eftersom SE-BDY borde vara på ingående och eftersom han inte har lyckats få kontakt med Hallonquist de senaste tjugo minuterna. Efter ytterligare fem minuter säger Deppe otåligt att han startar på eget bevåg, eftersom det inte finns något synbart tecken av det väntade planet. Martin instruerar då OO-RIC om: ”Höger sväng ut, rapportera när ni är i korridor till Salisbury”. Deppe ger DC-4:an full gas, den accelererar längs banan och försvinner som en skugga in i mörkret. OO-RIC:s antikollisionsljus är synliga ungefär tre till fyra minuter innan de slukas av mörkret.

Martin anropar SE-BDY ytterligare några gånger, både på radiofrekvensen 119.1 megacykler och på 118.1 megacykler, men utan resultat. Kapten Deppe på OO-RIC hör Martins försök att få kontakt med Hallonquist. Han erbjuder sig också att

anropa SE-BDY från luften. Men Deppe har inte heller någon framgång. Ungefär tjugo minuter i ett kontaktar Martin Salisbury Flight Information Center (FIC), direkt via ljudradio (R/T), och meddelar att OO-RIC är på väg till Salisbury.

Vid ettiden på natten tycker trafikledaren Thorogood på Salisbury FIC att det är konstigt att han ännu inte har fått något meddelande om att SE-BDY har landat. Han kontaktar Martin i Ndola och frågar varför han inte har fått någon ankomstsignal. Martin berättar för Thorogood att SE-BDY har passerat över fältet vid tio minuter över tolv och att han därefter inte har haft någon fortsatt kontakt med planet. Thorogood konfirmerar bara svaret. Sedan ringer han till flygplatschefen Murphy och berättar att SE-BDY ännu inte har landat och att Ndola har mist kontakten med planet.

Strax efteråt ringer Mr. Williams, flygplatschefen i Ndola, till Martin för att fråga om det finns något nytt att rapportera om SE-BDY. Martin svarar: ”Nej, men SE-BDY rapporterade över fältet vid tio över tolv. Sedan dess har jag, trots upprepade försök, inte fått någon kontakt med planet”.

De diskuterar tänkbara alternativ för SE-BDY att inte svara. Martin gissar att SE-BDY arbetar på en annan kanal, förslagsvis med Elisabethville eller Leopoldville angående diplomatiska frågor. Han nämner inget om den suspekta radio-konversationen han tidigare hört.

Martin ringer upp Lusaka och säger att SE-BDY har flugit över och att han har tappat kontakten med planet. Lusaka

har heller ingen information om SE-BDY åt honom. Flygteknikern Hammond, som fortfarande håller Martin sällskap, säger till Martin att det verkar som om SE-BDY har flugit någon annanstans. Martin börjar nu bli orolig och vet inte riktigt vad han skall ta sig till. Hammond ser hur han går fram till en bokhylla och läser på ryggarna till några pärmar. Han tar ner en och börjar bläddra i. Han hittar en instruktion som talar om vad som åligger trafikledaren att göra när ett plan inte har kommit in för landning inom en viss tid. Han läser den och ser fundersam ut. Det verkar vara svårt för honom att bestämma sig för vilka åtgärder han skall vidta. Omkring kvart över ett kan han inte vänta längre utan ringer till Ndolapolisens sambandscentral och frågar om det har rapporterats någon krasch eller någon explosion i omgivningarna. Men sambandscentralen kan bara meddela att inga rapporter finns.

Martin läser nu instruktionen som talar om vad han skall göra när så kallat osäkerhetstillstånd inträffar. Tjugo i två på natten utlöser han signal ZC41 till FIC i Salisbury, vilket är ”INCERFA”, eller osäkerhetssignal som det kallas. Den meddelar att SE-BDY har passerat över Ndola vid tio över tolv och att man därefter inte haft någon fortsatt kontakt med planet. För säkerhets skull utlöser han även signalen ZC40 som är en signal, som efterlyser information om SE-BDY. Signalen går till FIC i Salisbury, till tornet i Leopoldville, till FIC i Leopoldville och till tornet i Lusaka. FIC i Salisbury och tornet i Lusaka kan bara rapportera att det inte finns någon information om SE-BDY och FIC i Leopoldville svarar inte.

Hammond tröttnar på att vänta. Det börjar bli sent på kvällen. Han går ner till sitt befäl, flyglöjtnant Fidlin, och rapporterar vad som händer i kontrollrummet. Fidlin tycker inte att det är någon mening med att sitta och vänta längre med full beredskap. Hans mannar får dra sig tillbaka, men skall fortfarande vara i beredskap och invänta eventuella nya instruktioner.

Uppe i tornet vandrar Martin omkring. Han känner en viss olust, men han tycker inte att han kan göra mycket mera än det han redan har gjort. Han sätter sig ner och väntar med landningsbanans ljus på. Även inflygningsljusen är på med full styrka. Oron sätter sina spår och han börjar bli trött. Klockan har nu hunnit bli tre på natten. Han kontaktar radiotelegrafisten Goodbrand på snabbtelefonen och ber honom kontakta Salisbury på teleprintern och fråga om han kan stänga flygplatsen och gå hem. Han ber dock Goodbrand att stanna kvar till sextiden på morgonen och ha ständig avlyssning av radion. Goodbrand skickar iväg en förfrågan till Salisbury, där John Turnbull sitter vid teleprintern. Turnbull är ganska trött när han ser meddelandet på teleprintern och han är dessutom upptagen med något annat just då. Han glömmer att ge meddelandet till den ansvarige trafikledaren Thorogood. Martin väntar en lång stund, men det kommer inget svar. Han tröttnar på att vänta och tolkar det uteblivna svaret, som ett klartecken till att stänga flygplatsen. Martin börjar nedsläckningsproceduren av banan, släcker i tornet, går ner, låser dörren efter sig och går hem.

Något tidigare, nere på plattan framför tornet, patrullerar polisassistenten Adrian Begg. Han möter Hammond när han lämnar tornet för att återgå till sina ordinarie sysslor. Hammond hälsar på Begg och berättar att det väntade planet inte har hörts av på ett bra tag. Han berättar också att Martin har sagt att han betraktar planet som saknat. Strax därpå kommer Beggs befäl och säger att han kan åka tillbaka till polisstationen. Begg går ut genom grindarna till flygplatsen och sätter sig i den Landrover han disponerar i kväll.

Framme på polisstationen dricker han en kopp te i informationsrummet, när polisassistent van Wyk kommer in. Begg tittar på den gamla klockan som hänger på väggen bredvid ett porträtt av drottning Elisabeth av Storbritannien. Han konstaterar att den har hunnit bli halv tre på natten. Begg och van Wyk börjar samtala om kvällens och nattens upplevelser. När van Wyk berättar om det mystiska ljussken han sett strax efter det att han sett planet passera över Ndola, antar Begg att det kanske kan ha någonting med det saknade flygplanet att göra. Begg funderar en stund på vad han skall göra. Under tiden har även polisassistent John Keith Pennock kommit in efter att ha avslutat sitt vaktpass runt provinsguvernörens hus. Begg ber Pennock att skjutsa ut honom till flygplatsen, för han vill berätta för trafikledaren vad han har hört. De går ut, hoppar in i Landrovern och åker iväg.

När de kommer ut till flygplatsen är inte trafikledaren Martin kvar längre. Han har stängt och åkt hem. Men i radio-rummet träffar de på radiotelegrafisten Goodbrand. Han sitter och läser en tidning samtidigt som det brusar lite svagt ur en

högtalare. Han har ju radiovakten fram till klockan sex på morgonen. Begg berättar för Goodbrand vad han har hört på polisstationen och frågar vad han skall göra. Goodbrand funderar en stund. Därefter erinrar han sig att flygplatschefen Williams sade när han var där, att han skulle övernatta på Rhodes Hotel och att han vill bli informerad om något nytt kommer fram. Goodbrand lyfter telefonluren och slår numret till Rhodes Hotel. Den ena signalen efter den andra går fram men ingen svarar. De sover väl allihopa tänker han. Goodbrand frågar då de båda polisassistenterna om inte de kan tänka sig att åka till hotellet och informera flygplatschefen om situationen. Pennock och Begg går nerför trapporna och ut till Landrovern igen.

Nu är gatorna tomma när de kör ner till stan och de ser bara någon kringströvande schakal som letar efter något ätbart bland stadens sopor. När de kommer till hotellet hittar de portieren sovande bakom disken. De väcker honom och frågar om i vilket rum flygplatschefen Williams bor. Efter en kort promenad i det gamla kolonialhotellets matklädda korridor hittar de hans dörr. De knackar på och det dröjer en stund innan Williams öppnar, yrvaken i morgonrock. Begg berättar att flygplanet inte har kommit tillbaka ännu och att polisassistent van Wyk sett ett ljussken i den riktning som planet försvann i. Williams ser fundersam ut en stund, men säger sedan något bekymrad: ”Det finns inget vi kan göra i natt när det är så mörkt. Vi väntar tills i morgon bitti och gör en eftersökning vid soluppgången.” Sedan tackar han Begg och Pennock för att de har kommit och informerat honom. Han stänger dörren

och går och lägger sig igen.

Begg och Pennock går ner till receptionen igen och ber att få låna telefonen. Begg ringer till polisens sambandscentral och talar om att han har informerat flygplatschefen och ber vakthavande befäl där att beordra ut en landroverpatrull, om det finns någon tillgänglig. Han föreslår att patrullen skall åka längs vägen till Mufulira och söka i det område där van Wyk sett ljusskenet. Han föreslår också att de skall åka längs vägen till Mwekera Forest Reserve och förbi korsningen med Mufulira Road. När samtalet är avslutat ringer han också till polisstationen i Mufulira. Han ber dem där att skicka ut en patrullbil längs vägen mellan Mufulira och Ndola för att söka efter eventuella spår i bushen i det området.

Det finns ännu ingen officiell rapport som säger att flygplanet skulle vara saknat eller försenat. Begg tycker ändå att åtgärderna är motiverade mot bakgrund av att misstankarna om att något hänt planet finns och att van Wyk har sett några ljussken på himlen i det aktuella området. Han bedömer dock inte att situationen är så alarmerande att man skall kalla ut all personal för ett fullskaligt sökande. När samtliga samtal är avklarade återvänder Begg och Pennock till provinsguvernörens residens för att fortsätta vakttjänstgöringen där.

Ute på olycksplatsen i bushen har Julian vaknat till sans i den svala nattluften. När han öppnar ögonen ser han först bara den stjärnklara natthimlen. Ingen måne lyser. Allt är tyst och han hör bara ett svagt knastrande som från en eld. I den vänstra foten känner han en blixtrande smärta och lite här och var på

kroppen en brännande sveda av brännskadorna, som gör sig påmind. Han känner daggen i gräset och fuktar sig i ansiktet med den. När han reser sig till halvliggande ställning ser han lågor som slår upp bland de spökligt förvridna resterna av flygplanet. Emellanåt hör han enstaka knallar i lågorna och ibland hela salvor som låter som ett fyrverkeri. Det är när den av livvakterna medhavda ammunitionen exploderar av hettan. Rätt vad det är hör han en smäll och ser hur en syrgastub som exploderat far till väders. Den faller sedan ner med ett kortvarigt skarpt lysande sken ovanför honom.

Hamarskjöld tänker han, var är Hamarskjöld? Han försöker flytta på sig, men smärtorna är för stora. I det svaga brandgula skenet från elden tycker han sig se Hamarskjöld liggande som en skugga på marken. Julian försöker att ropa på honom, så gott han kan, men rösten är för svag. Sedan lyssnar han en lång stund, men hör inget svar. Han hinner dock konstatera, innan krafterna tar slut och han glider tillbaka in i medvetlösheten, att Hamarskjöld ligger utanför det eldhärjade området.

På polisstationen i Mufulira, en halvtimme före midnatt, anmäler sig polisassistent Nigel John Vaughan för tjänstgöring på nattpasset. Han har tjänstgjort i distriktet i tretton månader och har varit stationerad i Mufulira i två månader. Han tilldelas en patrullbil av märket Landrover, som han skall ha denna natt till klockan sju på morgonen. Som medhjälpare har han den färgade polisassistenten Muhau. De har blivit beordrade att patrullera vägen mellan Mufulira och Mokambos polispos-



tering. De ger sig iväg ut på den mörka vägen mot Mokambo. Det är en kolsvart natt och i ljuset från bilens strålkastare flimrar insekter förbi som små stjärnfall. Någon enstaka gång ser de gula ögonreflexer från en skrämnd hyena som skyndar över vägen. Efter den första patrulleringen till Mokambo vänder de tillbaka till Mufulira. De går in på polisstationen och tar sig en kopp kaffe, innan det är dags för nästa tur. Tillbaka vid Mokambos polispostering vänder de och börjar köra tillbaka mot Mufulira. Vaughan sitter vid ratten och Muhau i passagerarsätet.

Klockan är ungefär tjugo i två på natten. När de kommer till en plats ungefär tvåhundra meter förbi åttamiles stolpen från Mufulira, ser Vaughan ett ljussken på himlen till vänster om vägen över trädtopparna. Han tycker att det ser ut precis som när man tänder en lampa och den går sönder med det samma. Det var ett sken som blixtrade till på himlen och avtog när det föll ner. Omedelbart efteråt blixtrar det till igen på himlen och något lysande faller ner. Vaughan ser fenomenet under ungefär två sekunder, innan det brinnande försvinner ner bakom trädtopparna. Han tittar på Muhau, men eftersom han inte tycks ha sett ljusfenomenet, tycker han inte att det är någon ide att prata med honom om det. Det kan inte vara ett stjärnfall tänker han, för det har han sett förut här och det här såg inte alls likadant ut.

De kommer tillbaka till Mufulira och patrullerar på stan, men denna gång blir det ingen kafferast innan de ger sig av på nästa vända till Mokambo. När de kommer till Mokambo börjar batteriet bli dåligt, eftersom de har kört så länge under nat-

ten med helljuset på. De stannar där en stund och sätter batteriet på laddning. Vaughan tittar på klockan, som nu har hunnit bli en kvart över tre och han tycker att det är dags att åka tillbaka till Mufulira.

En kvart senare stiger de in på polisstationen. Inne i sambandsrummet talar polisinspektör Towlson i telefonen. Av samtalet att döma förstår Vaughan att det är någon i Ndola han pratar med. Han förstår av konversationen att ett flygplan inte har kommit till Ndola som det skulle. När han hör detta påminner det honom om vad han sett på vägen till Mokambo. När Towlson har talat färdigt med Ndola berättar Vaughan om sina iakttagelser för honom. Towlson berättar att man från Ndola bett dem att skicka ut en landroverpatrull längs vägen mellan Mufulira och Ndola. Vaughan och hans kollega Weitz får i uppdrag att i var sin Landrover patrullera av vägsträckan. De ger sig av ut i mörkret och kör vägen mot Ndola. När de kommer till 22-miles stolpen en bit utanför Ndola stannar de, går ur bilarna och frågar varandra om eventuella iakttagelser. De har inte sett något speciellt och vänder hemåt mot Mufulira. Inte heller på vägen tillbaka ser de något misstänkt.

Samtidigt börjar man på polisstationen i Ndola undersöka vilka möjligheter det finns att få tag på en polispatrull, som man kan skicka ut på vägen mot Mufulira. Assisterande inspektör E. Mayne från Northern Rhodesia Police Reserve befinner sig på säkerhetspatrullering i Ndolaregionen 7562, dvs området Ndola 5, när han vid ungefär klockan fyra, på väg till Lime Works, får meddelande från kontrollrummet att

anmäla sig på den centrala polisstationen när han har avslutat kontrollen där ute.

En halvtimme senare är han tillbaka på polisstationen och går in i sambandsrummet och anmäler sig. Han får instruktioner, tillsammans med en annan patrull, att åka ut längs vägen till Mufulira. De skall även köra längs Mkwera Road mot Kitwe. De skall vara extra uppmärksamma och leta efter alla tecken på en eventuell flygplanskrasch eller något som tyder på att ett flygplan har nödlandat där. Två och två i var sin bil ger de sig av ut i mörkret. De är lite trötta så här dags på natten och vill ha uppdraget undanstökat så fort som möjligt. Det innebär att foten trycker så hårt på gaspedalen, som det är möjligt i detta mörker. De far fram längs Mkwera Road så att dammet lyser rött av bilarnas bakljus. När de kommer fram till vägen mot Kitwe tar de av mot Ndola. Det enda de hittills sett är ett stackars piggsvin, som en av bilarna är nära att köra över i all hast. På vägen tillbaka mot Ndola går det mycket fort.

Ute i bushen, en bit från vägen, har Mpinganjira och Chisanga återvänt till sitt lilla läger efter att ha suttit skrämde och gömda bakom en termitstack sedan de sett flygplanskraschen. Mpinganjira ser hur två Landrovers, med två européer i varje bil, kör förbi med vad han tycker är en halsbrytande fart mot olycksplatsen. Chisanga tycker sig bara se en person i varje bil. Tio eller femton minuter senare tycker sig Mpinganjira se att flammorna växer på olycksplatsen och bilarna återvänder med samma fart.

När Mayne och hans kollega kommer fram till nio-milesstolpen från Ndola, får de äntligen kontakt med poliscentralen via kommunikationsradion. Mayne rapporterar att de inte har sett någonting av intresse och han får då instruktioner att, som avslutning på sitt pass, hämta hem vaktstyrkan från Lime Works.

Sent på natten är M. A. Brache, från forskningsavdelningen på R.B.H.D. Co. Ltd i Broken Hill, på väg mot Ndola. När han kör genom Dola Forest Reserve, ungefär halv fyra på natten, ser han ett eldsken ute i bushen en bit från vägen. Han har fortfarande ungefär en mil kvar till Ndola och har ännu inte börjat se ljusen från staden. Eldslågorna är inte så stora som dem han brukar se från bushbränder. Samtidigt vet han förstås inte hur länge det har brunnit här. Han har sidorutan nervevad för att få in lite frisk nattluft, så att han inte skall somna.

Eftersom hans bil är vänsterstyrd, vilket inte är så vanligt i det vänstertrafikerade Nordrhodesia, så sitter han på den sida i bilen som är vänd från eldhärden. Ett svagt rökdis sveper rätt över vägen. När bilen passerar genom det, känner han en något stickande lukt från elden, trots att sidofönstret vetter från elden. Han noterar att doften nog snarare är obehaglig än stickande. Lukten är inte den vanliga från en bushbrand, så han antar att det kan bero på att det finns annorlunda eller speciella träd i den här trakten. Branden, som inte tycks vara mer än cirka fyra hundra meter bort från vägen, når från marken och från något han tycker ser ut som en myrstack ända upp till trädtopparna. Uppskattningsvis har den en utbredning på

ungefär fyrtio meter.

Brache stannar inte utan fortsätter mot Ndola. Hans första tanke är att rapportera elden, eftersom det här är i ett skogsreservat, men i nästa ögonblick avfärdar han tanken med att den säkert iakttas av någon skogsvaktare. Väl framme i Ndola ser han på bensinmätaren att det är dags att tanka. Brache kör in på första bästa bensinstation. När han skruvar av bensinlocket tittar han på klockan. Den är fyra på morgonen och det är fortfarande alldeles mörkt ute.

Den olycksaliga natten börjar lida mot sitt slut. Runt om är det tyst och stilla i hus och hydda. Borta över horisonten i öster börjar det långsamt att ljusna och i skogarna blir fåglarnas sång allt tydligare. När den eldröda solen bryter upp över horisonten når fågelsången sin kulmen. De första värmande solstrålarna börjar tränga igenom den glesa bushen. Runt om i kolarlägren börjar kolarna vakna till liv.

I sin koja på Kamalasha Compound väcks Ledison Daka av den uppgående solen. Det är fortfarande behagligt svalt i morgonluften och daggen gnistrar i solstrålarna. Han väcker sina kamrater Damson Moyo och Poysama Banda. De sträcker yrvaket på sig. Efter att ha dragit sig en stund föreslår Moyo att de skall gå och titta på vad det var de såg trilla ner från luften under natten, det som sedan orsakade den stora branden. De stiger upp och vandrar iväg i den tidiga morgonen. Efter ungefär en halvtimmes vandring i bushen kommer de fram till olycksplatsen. De möts av den tjocka röken från små brandhärdar, som ännu flammar upp mellan de delvis nedsmälta och

förvridna vrakresterna.

Moyo tycker det är obehagligt och blir skrämmd av det han ser. Han stannar ungefär sextio meter från vraket och följer inte med när de andra fortsätter närmare. Efter att ha gått en liten bit till får Daka syn på något som han tycker liknar en skrivmaskin. Den går nog att sälja på marknaden, tänker han, och han tar den med sig när de går därifrån. Det han hittat är en av de krypteringsmaskiner som Alice Lalande haft med sig på resan för att kryptera eventuella meddelanden från Hammarskjöld. Banda fortsätter ännu lite längre fram och tittar in bland vrakresterna. Han ser några svårt brända och lemlästade människokroppar, ryser av obehag och vänder snabbt om och går därifrån.

Daka som har tagit krypteringsmaskinen, bestämmer sig för att inte berätta för någon vad han har sett eller tagit med sig. Han förstår att han kan bli arresterad om han blir avslöjad. Banda tycker att det hela är så obehagligt att han av den anledningen inte vill berätta det för någon. Moyo kan tänka sig att berätta vad han sett för sina arbetskamrater, men berätta det för polisen eller någon ”bwana” tänker han inte göra. Det skulle nog bara bli besvärligt. Dessutom måste han då åka den långa vägen in till stan och han har ju ingen cykel. De tre vännerna återvänder till sina arbetsplatser. Senare på dagen, när arbetspasset, är slut tar Daka med sig sin ”skrivmaskin” och cyklar in till närmaste by och bjuder ut den på marknadsplatsen. Intresset för den är inte så stort. Men plötsligt dyker en vit polis upp, som frågar var han har fått den ifrån. Polisen har fått ett tips om att det står en man och bjuder ut en konstig maskin

på torget i byn. Daka säger sig ha hittat den, men polisen tar med honom och maskinen till polisstationen, där Daka så småningom erkänner att han har tagit den vid haveriplatsen. Några veckor senare ställs Daka inför rätta och döms till tre månaders fängelse för det brottet.

## Efterforskningen och fyndet

Klockan är fyra på morgonen och det är fortfarande mörkt. En bil kör in på flygplatsen i Salisbury. Det är Albert Wesley Knight som skall börja sin tjänstgöring som trafikledare. När han kommer in i flygplatsbyggnaden går han direkt till FIC-rummet, där trafikledare Thorogood tjänstgör. Thorogood berättar för Knight att flygplanet SE-BDY inte har kommit fram till Ndola och att det verkar vara saknat. Thorogood har därför börjat göra en handlingsplan över vilka aktiviteter som bör vidtagas. De går tillsammans igenom de åtgärder som Thorogood har genomfört. Knight går sedan igenom all information som finns tillgänglig rörande det saknade flygplanet. Han ringer till försvarshögkvarteret och frågar om det finns någon information där i ärendet. De har inget nytt att rapportera, men säger att de misstänker att SE-BDY kanske har återvänt till Leopoldville. De säger också att piloten på OO-RIC kanske vet något. Knight har dock redan fått reda på att kapten Deppe på OO-RIC har försökt att kontakta SE-BDY från luften, men utan att lyckas få någon kontakt. Det allmänna intrycket Knight får, är att alla tycks tro att SE-BDY har återvänt till Leopoldville, även om det inte finns några som helst indikationer på det.

Från Leopoldville har det inte kommit något svar på INCERFA-signalen som efterlyser mer information om SE-BDY. På grund av denna ovisshet och i ett försök att få till stånd vissa aktiviteter sänder Knight ut en DETRESFA-signal,



som säger att flygplanet förmodligen befinner sig i en kritisk situation. Signalen sänds ut en kvart i fem på morgonen till Leopoldville, Elisabethville och Ndola. Knight och Thorogood försöker nu få radiokontakt med flygkontrollen i Leopoldville och lyckas till slut, först en timme senare via Luluabourg, få kontakt med dem. Svaret de får därifrån, är att de inte har någon information om SE-BDY. De fortsätter nu med att försöka få fram information om hur länge SE-BDY kan hålla sig i luften och hur många som befinner sig ombord. De försöker även få kontakt med Kamina, men lyckas inte med det.

Klockan halv fem på morgonen ringer flygplatschefen Leslie John Murphy i Salisbury till flygkontrollen där och frågar om det har kommit in någon ny information om SE-BDY under natten. Thorogood har sent föregående kväll ringt till honom och berättat att SE-BDY inte har kommit fram som det borde. Murphy får beskedet att inget nytt har kommit in under natten. Han säger då att han kommer ut till flygplatsen för att se vad som har gjorts. Men först ringer han till samordningsschefen överste Barber och informerar honom om läget. Barber svarar då att han kommer ut till flygplatsen för att träffa Murphy där.

När klockan har hunnit bli tio minuter i sex på morgonen kommer trafikledaren Cyril Percy Chilvers ut till flygplatsen och strax därefter anländer flygplatschefen Murphy. Knight informerar dem om läget, men Murphy har redan fått informationen. Knight ringer till Ndola och frågar vilka åtgärder de

har vidtagit. Han får till svar: ”Vilka åtgärder vill ni att vi skall vidta?” Han frågar då om de har varskott alla polisstationer i kopparbältet och Ndola svarar att det har de gjort. Även Knight sänder ut ett meddelande till Lusaka och Ndola, där han uppmanar dem att informera alla polisstationer i norra Nordrhodesia om att vara uppmärksamma på allt som kan förknippas med försvinnandet av SE-BDY. Knight tycker att en räddningsledare borde utses, så han diskuterar den saken med Chilvers och flygplatschefen Murphy. Men ingenting händer.

Vid sjutiden på morgonen i Ndola kommer assisterande flygplatschef Mussell till flygplatsen. Han går upp till R.R.A.F:s sambandsrum och träffar där flyglöjtnant Fidlin. Fidlin berättar att SE-BDY med Hammarskjöld ombord inte har anlänt som väntat. Mussell går då upp i tornet till den tjänstgörande trafikledaren Richard Budrewicz. Martin hade ju stängt och gått hem tidigare på natten, så tornet var obemannat när Budrewicz kom klockan fyra på morgonen för att börja sin tjänstgöring. Mussell tittar i flygledarens loggbok och i den kan han bara läsa följande utdrag: ”Tio över tolv över Ndola, A/C kontrollerat QNH, gett 1021 millibar, rapportera när du nått 1800 meter. Ingen mer kontakt efter upprepade försök från fjorton minuter över tolv.” Mussell antar då att Hammarskjöld har ändrat sina planer och att de har flugit någon annanstans.

Budrewicz som har läst rapporterna och har haft kontakt med Salisbury börjar bli fundersam och tycker att det vore

dags att vidta några åtgärder. Flygplatschefen Mussell står och tittar i loggboken när Budrewicz vänder sig till honom och frågar om han får störa. Han frågar Mussell om han tänker vidta några åtgärder, till exempel att skicka upp några R.R.A.F.-flygplan för att börja söka. Mussell svarar då att han är beredd att skicka upp några flygplan, men att han väntar på instruktioner från räddningscentret i Salisbury, om att han skall göra det.

I Salisbury går trafikledaren Chilvers igenom alla meddelanden och konstaterar att det inte tycks finnas några spaningsplan i beredskap. Han ringer då till assisterande flygplatschef T.K. Parkes på Ndola Airport och frågar vilka flygplan R.R.A.F. har som kan delta i en flygspaning. Han svarar att R.R.A.F. förmodligen har två stycken Provostflygplan tillgängliga, som kan deltaga i ett spaningsuppdrag. Parkes frågar om Chilvers vill tala med R.R.A.F:s ansvarige befäl i Ndola, flygplatschefen Mussell. Parker försöker koppla över Chilvers till Mussell, men lyckas inte få någon kontakt med honom. Han ber då Parkes att lämna Mussell ett meddelande. Meddelandet säger att om det är möjligt skall Ndola sända ut två Provosts för att undersöka, om det finns något havererat flygplan inom en radie på åtta mils avstånd från Ndola. De skall undvika kongolesiskt territorium och utgå ifrån flygplatsen och huvudsakligen koncentrera sig på områdena norr och söder om Ndola. Chilvers är irriterad över att ingen räddningsledare har utsetts och därför har han själv tagit på sig att ringa till Ndola om de två Provostplanen.

Under tiden har överste Barber kommit ut till flygplatsen

i Salisbury. Klockan är då strax före åtta på morgonen. Flygplatschefen Murphy möter honom där och går igenom med honom, allt som har gjorts under natten och morgonen. Resten av morgonen ägnar sig Murphy åt att ta hand om överste Barber.

Efter upprepade försök från Salisbury att få kontakt med Leopoldville för att få mer information om flygtid och antal personer om bord på SE-BDY, så svarar FIC i Leopoldville till slut. Klockan har nu hunnit bli en kvart i åtta och Leopoldville svarar att det finns en V.I.P., fem besättningsmedlemmar och nio passagerare ombord, samt att maximala flygtiden är tretton timmar och tjugofem minuter. Denna information skickas också vidare till Ndola. Eftersom det under morgonen bara kommer in rapporter om att det inte finns någon ny information om SE-BDY och att den maximala flygtiden för SE-BDY har löpt ut, förstår trafikledaren Chilvers att planet måste ha gått ner någonstans och att man nu har kommit in i alarmfasen.

Vid niotiden i Ndola kommer flygplatschefen Williams ut till flygplatsen. Han kontaktar den assisterande flygplatschefen Parkes och förhör sig om vad som har hänt under morgonen. Parkes rapporterar till Williams om vad som har skett. Williams ringer sedan till polisen och de svarar att trots att de har haft flera patruller ute under natten, har de inte sett någonting som är värt att rapportera. Williams blir då bara mer övertygad om att, ifall någon flygolycka har skett, är det åtminstone inte i

närheten av Ndola.

Parkes tycker dock att det är dags att göra något. Han skickar en förfrågan till flygplatschefen Mussell och ber om att få två Provostplan för att börja söka inom åtta mils avstånd från Ndola. De skall koncentrera sig på den norra och södra sektorn, enligt information från Salisbury. Först vid tjuugo minuter i tio får han klartecken att sätta igång. Han rekryterar då tre plan och tre piloter börjar göra sig klara. Det första planet är en Canberra nr. 173 och skall flygas av piloten D. Macaskill. Det andra planet, en Provost nr. 143, skall söka söder om Ndola. Det flygs av flygofficer G. Wright och det tredje planet är också en Canberra nr. 167, som skall söka norr över och flygas av flyglöjtnant I. Donaldson. Donaldsson har fått klartecken från FIC att passera kongolesiska gränsen om det behövs. Planen görs iordning och piloterna förbereder sig för start. Snart är det första planet i luften. När Macaskill är uppe på flyghöjd får han via radion på 122.7 Mc order om att söka i ett område halvvägs mellan Ndola och Mufulira. Han skall se om han kan finna några spår av en flygplanskrasch. Piloten Wright informeras om att han skall börja sin sökning i en sydlig sektor, som täcker en radie på åtta mil mellan riktningarna 140 grader och 220 grader. Piloten Donaldson informeras om att han skall söka i en nordlig sektor mellan 310 grader och 350 grader. Snart är alla de tre planen i luften och börjar sina spaningsuppdrag.

Under tiden kommer det in flera meddelanden som härstammar från tornet i Ndola och från polisens högkvarter i Ndola.

Dessa rapporterar om eldsken synliga under natten. Man ringer upp polisens sambandsrum och får följande information:

- Underofficer van Wyk, som var i tjänst vid provinsguvernörens hus, såg ett ljussken på himlen ungefär vid klockan tolv och trettio, midnatt, i riktning mot Mufulira.

- En europeisk polisofficer i Mufulira såg ett eldsken på himlen i riktning mot Ndola vid halv ett tiden. En förfrågan om ytterligare detaljer ger inget mer från denna källa under dagen.

- En borrhare i ett läger öster om Mokambo hörde en explosion i riktning mot Ndolavägen vid klockan tolv och trettio på natten.

- Vid tiotiden på kvällen hörde vakter vid Mokambo Camp ett tvåmotorigt lätt flygplan.

Efter cirka en timme återvänder piloten Macaskill utan att han har något att rapportera. Flygofficer Wright fortsätter sin sökning i den sydliga sektorn och flyglöjtnant Donaldson fortsätter sin sökning i den nordliga sektorn. Donaldson flyger på en ”krypande linje framåt” med start vid Chingola och arbetar sig sedan letande mot nordväst.

Vid elvatiden ombeds van Wyk av polismästaren Reed att komma till polisstationen. Reed frågar van Wyk om vad

han har sett under natten. Han berättar om eldskenet. Det var ett djuprött eldsken i riktning mot Mufulira. Reed kontakter sedan flygplatschef Mussell, som frågar van Wyk om han kan beskriva ljusskenets utbredning och i vilken riktning han såg det. Då åker van Wyk tillbaka till provinsguvernörens hus med en kompass och tar ut bäringen. Det fanns inget ljusst centrum i eldskenet, men han uppskattar mittpunkten av det till en bäring av 340 grader.

Ungefär en kvart över nio på morgonen, lokal tid i Leopoldville, får överste Ben Matlick från U.S.A.F. (United States Air Force) instruktioner via radion om att flyga till Ndola för att ta befälet över de amerikanska flygstyrkorna där. Dessa skall utgöras av två DC-3:or, hans egen bland annat, samt två C-54:or (militära DC-4:or), flygräddningsplan, som skall flygas in från Kano och Wheelus. När han har kommit upp i luften instrueras han om att han även skall ha befälet över fyra DC-4:or som tillhör FN. Dessa skall också flygas in till Ndola. Han ber Leopoldville om färdplanen för den saknade DC-6:an och om en passagerarlista. Men den han talar med i Leopoldville kan inte få fram de uppgifterna. När han har kommit till Mufulira ungefär vid klockan tolv, lokal tid, tar han kontakt med Leopoldville, som talar om att en polisman har rapporterat en krasch 40 kilometer nordväst om Ndola. Han cirklar en gång över en eldsvåda precis söder om Mufulira. Där ser han även en Canberra ligga och cirkla. Han fortsätter då vidare till Ndola för att organisera FN:s och de amerikanska spaningsaktiviteterna där.

Ute i bushen vid haveriplatsen ligger Julian och plågas under den brännande afrikanska solen. Solen står nu nästan i zenit och lyser honom rakt i ögonen. Han är näst intill solblind. Brännskadorna runt om på kroppen och den brutna foten värker. Törsten håller på att bli honom övermäktig. Han befinner sig i ett tillstånd mellan vakenhet och medvetslöshet. Trots det omtöcknade tillståndet hör han på avstånd motorljudet av överste Matlicks DC-3:a när den passerar på väg till Ndola. Han yrar då: "flygplan, flygplan" och tror att räddningen snart är nära. Vid flera tillfällen hör han sedan avlägsna motorljud från flygplan, men vet inte om det är som han drömer eller om det är verklighet. I sitt omtöcknade tillstånd kastas han mellan hopp och förtvivlan. Han är för svag för att orka flytta sig till någon skuggig plats.

Överste Matlick anländer till Ndola vid ungefär en kvart över tolv och möts där av USA:s flygattaché från Pretoria, överste Gaylor. Gaylor berättar att han har begärt tillstånd för spaningsflygning, men att den civila flygledaren säger att han inte får det på grund av annan trafik i luften. De går båda två till R.R.A.F:s ledningscentral och får där veta att flygplan från R.R.A.F. redan är ute på spaningsuppdrag. Matlick frågar vem det är som har befälet över räddningsoperationerna och får till svar av en gruppledare Wilson att en civil räddningsledare ännu inte är utsedd, men att en sådan snart skall utnämnas från Salisbury. Man talar också om för honom att flygplan från FN och U.S.A.F. inte får söka över nordrhodesiskt territorium.



Matlick begär då att en korridor skall upprättas så att de kan flyga till den katangesiska gränsen och göra efterforskningar över Katanga.

Vid en kvart över tolv kommer en rapport från tornet. Den kommer ursprungligen från polisen i Mufulira, via sekretariatet i Lusaka och polisen i Lusaka och den säger att en krasch har rapporterats sexton kilometer söder om Mufulira. Man försöker kontakta polisen i Mufulira för att få rapporten bekräftad, men det misslyckas. En kvart senare kontaktas piloterna Wright och Donaldson på en hemlig radiofrekvens och beordras fortsätta till detta område. Flyglöjtnant Donaldson hör instruktionen, men hans kvittens uppfattas inte i Ndola på grund av dåliga mottagningsförhållanden. Wright försöker nå området, men när han tittar på bränslemätaren förstår han att han har för lite bränsle för att kunna utföra en omfattande spaning, varför han återvänder till Ndola. Där har man redan förberett ett annat flygplan som skall ersätta honom. Det är flygofficer Craxford, som i en Provost nr. 150 skall gå upp och söka. Han är i luften vid tio minuter i ett. När man i Ndola får kontakt med piloten Donaldson igen är han redan över området sexton kilometer söder om Mufulira. Donaldson och Craxford flyger över området i ungefär en halv timme, men ser inget som är värt att rapportera.

Tjugo minuter före ett skickar man upp ytterligare en Provost, med flyglöjtnant L.A.S. Taylor vid spakarna. Han informeras om att göra Craxford sällskap och att de skall dela området söder om Mufulira, i en linje rakt söder ut från Mufulira, för

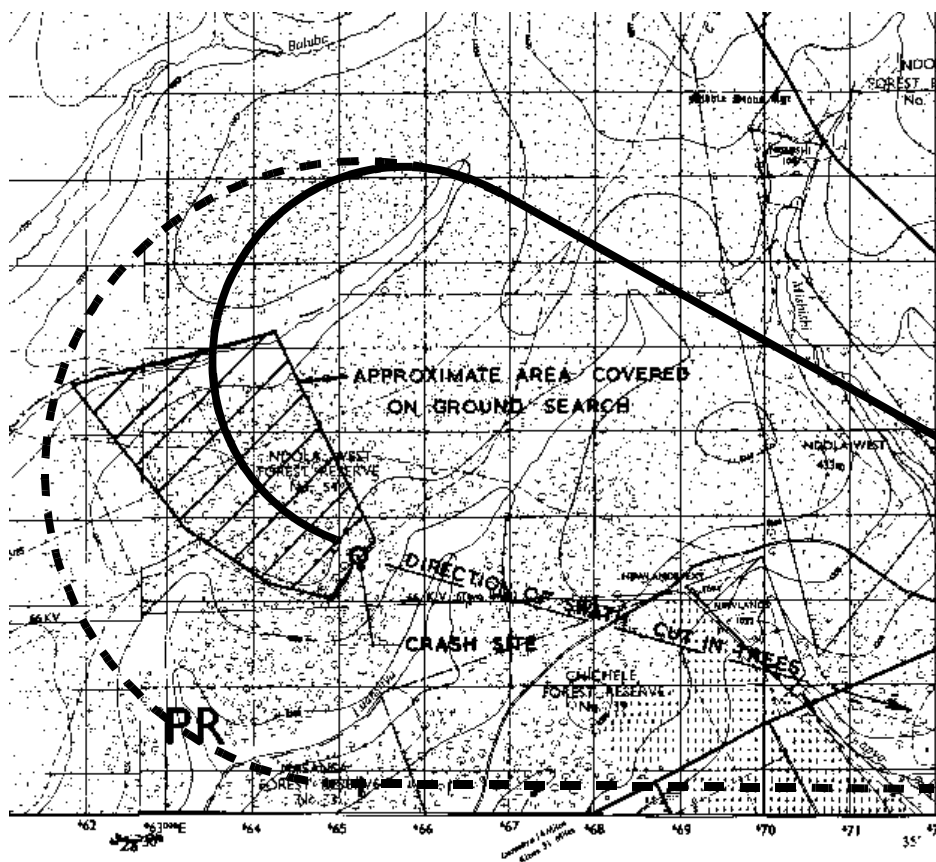
att separera de två spaningsplanen. Piloterna beordras att kontakta varandra i luften och att själva bestämma vilken sida om linjen var och en skall flyga.

Klockan ett skickas ytterligare ett plan upp, en Vampire nr. 112 med flyglöjtnant N. Walsh i cockpit. Han börjar med en så kallad ”krypande linje framåt” från Mufulira mot nordväst mellan kongolesiska gränsen och järnvägen mellan Kitwe och Chingola.

Strax före två ringer flygplatschefen J. Mussell till distriktsofficeren i Mufulira för att höra sig för om rapporten om kraschen söder om Mufulira. Han får då veta att den ursprungliga rapporten, som sänts från Mufulira, berättar att ett eldsken har setts på himlen i detta område och att det har rapporterats av Rhodesian Light Infantry (Rhodesiska Lätta Infanteriet).

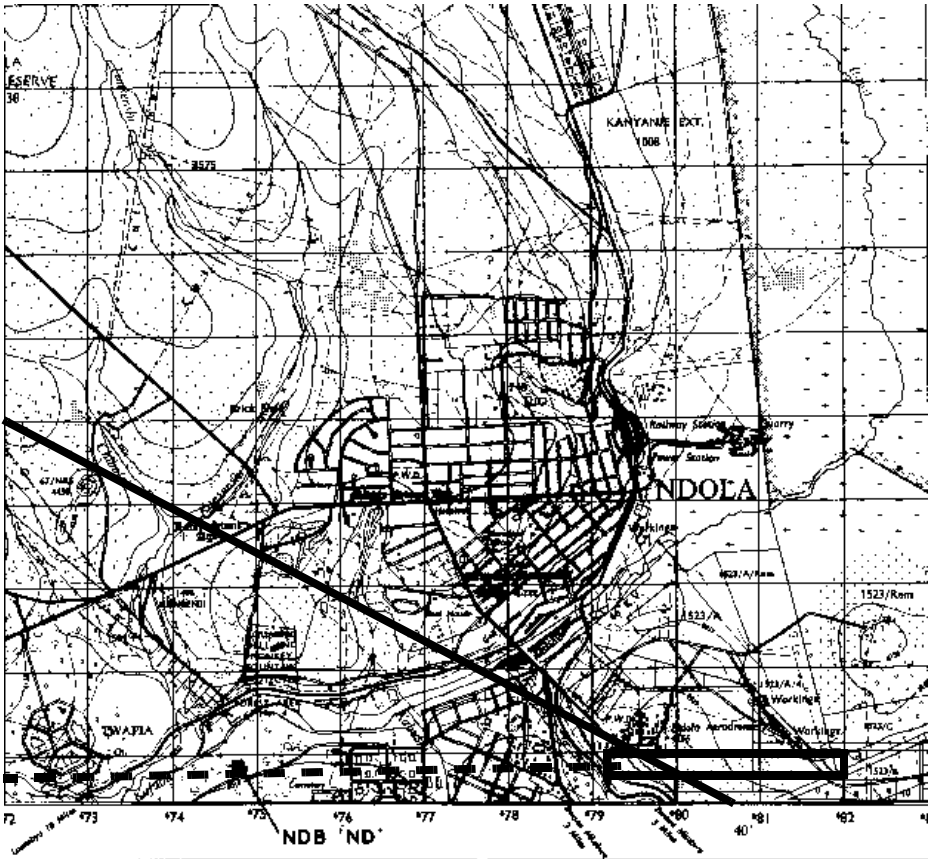
Under förmiddagen går nyheten om SE-BDY:s försvinnande, med Dag Hammarskjöld ombord, ut i nyhetssändningarna på radion. Många hör detta och kopplar ihop det med vad de sett under natten. Under lunchen, mellan klockan ett och två, kommer det flera nya rapporter om eldsken, som setts på himlen och polisen får fullt upp att göra med att åka ut till de ställen varifrån eldskenen har setts, för att ta ut en kompassriktning.

Arkitekten D.E. Peover på 16 Highlands House, Cecil Avenue, Ndola, rapporterar sig ha sett ett eldsken vid midnatt, så flyglöjtnant M. Saunders åker ut till hans hus för att ta ut en kompassriktning. Saunders kommer tillbaka en halv timme senare och rapporterar en bäring på 297 grader från huset.



Inflygningsvängen man gör när man kommer in för landning från öster

Sedan kommer ett samtal från polisens sambandsrum där en Hr. Clarke, Municipal Security Guard på Ishik Lake Pump Works, säger att han någon gång efter midnatt, såg ett ljussken längs en linje mellan pumpstationen och det nya kalkbrottet. Han följer med till R.R.A.F:s sambandsrum och berättar vad han har sett. På en karta med skalan 1:50000 över Ndola visar



Den heldragna linjen visar SE-BDY:s flygväg. Den streckade är den normala inflygningssvängen. Nere i högra hörnet syns flygfältet

han ungefär var han har sett ett flygplan flyga väster ut över och förbi Ndola. Planets röda positionsljus såg han försvinna i mörkret och inom en minut efter att det hade lämnat flygplatssområdet, såg han ett eldsken. Polisassistent Reed, Western Division Police, Ndola och polisofficer G. Southey åker med

Clarke till kalkbrottet och tar en bäring, som de uppskattar till 236 till 238 grader.

Hr. R.A. Phillips på Vacuum Oil Company tjänstgjorde på flygplatsen under natten. Han rapporterar att han har sett flygplanet flyga väster ut och att han såg ljusen i ungefär två minuter, men att han därefter tappade planet ur sikte. Ljudet från planet upphörde och kort efteråt såg han två eldsken, ett stort och ett litet. Han uppskattar bäringen till mellan 5 till 10 grader till höger om banans mittlinje. Hr. Phillips säger sig ha en så klar minnesbild, att om han fick lov att följa med upp och flyga skulle han kunna visa den exakta riktningen.

Flygofficer B. J. Green rapporterar sig ha sett eldskenet i en riktning på 317 grader från flygfältet. Riktningen har han tagit ut med en kompass.

Under lunchen gör flyglöjtnant Saunders iordning en karta som visar de områden som redan är genomsökta. På den ritas han också in två av de rapporterade kompassriktningarna. På en annan karta över Ndolaområdet, som finns på väggen i R.R.A.F:s sambandsrum, ritas han också in två inrapporterade kompassriktningar. Detta gör han för att försöka att få fram en fixpunkt, det vill säga en skärningspunkt, som indikerar var olyckan kan ha inträffat.

Klockan halv tre på eftermiddagen samlas flygplatschefen J. H. Williams, överste B. M. Matlick, som är flygattaché på amerikanska ambassaden i Leopoldville och den assisterande flygplatschefen J. Mussell för att samordna sökandet enligt de

order de fått från den civila flygledningen (Civil Aviation Directors). De kommer överens om att R.R.A.F:s Ndola-avdelning skall koncentrera sitt sökande innanför federationens gränser och speciellt i området nära Ndola. Förenta Stater-  
nas C-47 Dakota (civil DC-3:a) skall täcka Kongo, samt även spana på båda sidor om en linje mellan Ndola och Leopoldville med början väster om Chingola. Flygofficer J. M. van der Burgh kallas in för att börja skissa på en handlingsplan på den karta som tidigare har gjorts i ordning av flyglöjtnant Saunders.

En kvart i tre instrueras kaptan Craxford i sin Provost 150, via radion på den hemliga frekvensen, om att söka längs en bäring på 318 grader och att göra det som en ”krypande linje framåt”. Det är nätt och jämt han hör vad som sägs via radion på den hemliga frekvensen. Han klagar på att det hörs väldigt dåligt på den frekvensen. Man inser då att den hemliga frekvensen från R.R.A.F:s sambandsrum är för svag och otydlig för att fortsätta på, så flyglöjtnant K. J. Brent går till kontrolltornet och dirigerar om all radiotrafik till mark-VHF:n på 118.1 Mc.

Eftersom rapporten om att något hänt söder om Mufulira nu verkar vara riktig, får flygofficer Craxford som redan är omdirigerad att flyga närmare flygfältet, order om att fortsätta sökandet. Flyglöjtnant Taylor instrueras nu om att lämna Mufuliraområdet och att istället söka mellan vägen från Ndola till Luanshya och järnvägen från Ndola till Kitwe. På så vis täcker man hela västra sektorn. Flyglöjtnant Walsh i Vampiren, som hört att Provosten har dirigerats närmare Ndola,

börjar själv flyga en ”krypande linje framåt” mot Ndola.

Tidigt på morgonen denna dag lämnar ordföranden i kolarnas förening i Chifubu Location, Faire Mazibisa, sitt hem i Twaipa Afrikan Township för att ge sig av till kolarlägret i Ndola West Forest Reserve. Samtidigt ger sig även hans kollega och sekreterare i föreningen, Elima Alick London Nkofela, av från sin bostad i samma afrikanska stadsdel. Han arbetar också i kolarlägret i Ndola West Forest Reserve. Även en tredje kollega till dem, Jeki Mubanga, ger sig av från den afrikanska stadsdelen för att gå till kolarlägret. När de har arbetat några timmar träffas de under solskyddet av korrugerad plåt för att äta sitt medhavda morgonmål. Mazibisa har ännu inte vågat berätta för någon vad han upplevde under timmarna runt midnatt. Han är fortfarande lite trött efter att ha sovit dåligt under natten. När de har satt i sig sina medhavda måltider, återvänder de till sina arbetsplatser på var sin sida av lägret.

Under rasten klockan tolv mitt på dagen sätter Mazibisa på sin lilla radio för att lyssna på ett sammandrag av F.B.C.-nyheterna. Han får då höra att ett flygplan med FN:s generalsekreterare ombord är rapporterat som saknat. Han börjar då misstänka att det kan finnas ett samband mellan det han såg under natten och detta nyhetsmeddelande. De tre vännerna har arbetat färdigt sitt skift vid klockan ett. De träffas då åter under solskyddet. Trots skuggan strålar ändå värmen het från den soluppvärmda korrugerade plåten. De har nu samlats för att äta sin medhavda lunch. De diskuterar olika ärenden som de skall ta itu med inom fackföreningen. Mazibisa vågar ännu

inte berätta om sina upplevelser under natten. När de har ätit färdigt vid klockan två, bestämmer de sig för att återvända hem till Twaipa Township. I den starka värmen går och cyklar de omväxlande och pratar fackföreningspolitik. Vid ungefär halv tre kommer de cyklande längs den nya vägen. Mazibisa cyklar först och sedan kommer Mubanga och efter honom Nkofela.

När Nkofela tittar inåt bushen får han se att det ryker lite en bit bort. Mellan buskarna tycker han sig även se något som blänker. Han ropar på sina kamrater och de stannar till. "Kom så går vi och tittar vad det är för något som ligger där ute i bushen," säger han. De ställer sina cyklar mot ett träd och börjar gå mot den plats där det ryker och blänker. De stannar en bit ifrån vraket och vågar inte gå ända fram. Skrämda och nyfikna tittar de några minuter på flygplansresterna. Sedan går de tillbaka till sina cyklar. De diskuterar saken och bestämmer sig för att cykla till distriktskontoret Dola Hill Forest Station för att berätta för distriktskontorschefen vad de har sett. De cyklar nu, något uppjagade av vad de har sett, mot distriktskontoret.

När de kommer fram går de in och frågar den afrikanska telefonisten efter "the Bwana", det vill säga chefen, men det visar sig att han är i Kitwe. Mazibisa ber då telefonisten att ringa till polisstationen i Ndola. Han får telefonluren och säger: "Jag fullgör bara min plikt. Jag har funnit det kraschade planet i bushen." Sedan berättar han att han stod bara hundra meter från haveriplatsen och att han inte vet om det finns några överlevande. Vidare berättar han också att han såg bara



några eldsflammor och att kraschen skett bredvid den nya vägen, som han på väg från arbetet cyklade på. Polisen ber honom att stanna vid telefonen och efter en stund hör han en ny röst, som säger att det är från flygplatsen. Man frågar honom vad han har sett och han svarar: ”Jag har sett det kraschade planet i bushen.” Man frågar honom hur stort det är och han svarar att han har bara sett eldslågor i en stor vrakhög i bushen. Han berättar också att de inte gick så nära. De frågar honom också om han kan ge sådana uppgifter att ett spaningsplan kan finna haveriplatsen. Han berättar vad han vet. Sedan kopplas han tillbaka till polisen, som frågar vem han är och om han kan vägleda dem till haveriplatsen. Han svarar att han kan göra det och polisen ber honom vänta där han är tills man kommer dit. Efter en stund kommer polisen i en Landrover och en vanlig personbil. Mubanga hoppar in i Landrovern och den kör iväg. Mazibisa hoppar in i den andra bilen som kör iväg med en rivstart.

På sitt fjärde svep i luften upptäcker flygofficer Craxford en glänta i skogen under sig och ett litet bränt område. Klockan har nu hunnit bli ungefär tio minuter över tre på eftermiddagen. Han går ner från sin spaningshöjd, på ungefär 1500 meter, för att undersöka området närmare. Olycksområdet verkar vara litet och han ser träd som är brända och kraschen verkar ha inträffat nyligen. Han ser två motorer och en horisontalstabilisator och tycker det verkar vara ett mellanstort till stort flygplan. Det ryker fortfarande om vraket. Craxford stiger igen och rapporterar sitt fynd till R.R.A.F.-kontrollen i

Ndola. Där ber man honom att skicka koordinaterna för haveriplatsen via den hemliga radiofrekvensen. Man berättar för honom att en Dakota är på väg till den angivna positionen. Craxford får kontakt med Dakotan och vägleder honom via radion på frekvensen 118.1 Mc.

Flyglöjtnant Taylor har nu också kommit fram till platsen. De cirklar alla tre över området och Craxford informeras om att en markspaningspatrull är på väg till området. Flyglöjtnant Walsh i Vampiren återvänder nu till Ndola efter att ha hört Craxford i sin Provost 150 rapportera att vraket har siktats. Överste J. D. Gaylor från USAF i sin Dakota 38866, som just har startat från Ndola för att assistera i sökandet, lägger om kursen till vrakplatsen för att hjälpa till med att få fram en säker identifiering av vraket.

Craxford som nu börjar få ont om bränsle, återvänder till Ndola och landar vid fem i halv fyra. Han rapporterar att vraket verkar vara för litet för att vara resterna av en DC-6:a. Flyglöjtnant Taylor och överste Gaylor gör då flera överflygningar över vraket och tycker inte heller att det verkar vara så stort som en DC-6:a. Från luften kan de bara se två motorer vid vraket. Taylor återvänder till flygfältet och överste Gaylor stannar över vraket tills markpatrullen har nått fram.

På nästa sida ser man en bild över haveriplatsen tagen från ovan.

Haveriplatsen sedd från ovan



Rapport: Federal Department of Civil Aviation

## Olycksplatsen

Strax efter klockan tre på måndag eftermiddag befinner sig förste kriminalkommissarie Michael Tom Cary på sitt kontor på Ndolas polisstation. Det knackar på dörren och in kommer polisbefälet D. Appleton. Han berättar att en kolare på Dola Hill Forest Station har ringt och påstår sig ha funnit vraket efter den saknade DC-6:an. Appleton säger åt Cary att ta en bil och åka dit och se om det stämmer. Han ber honom att ta med sig poliserna Wright, Lowe, Damp och Chamlicka. De går ut och hoppar in i en Landrover märkt Ndola 5 och åker iväg med en väldig fart och efter en kort stund är de framme vid Dola Hill Forest Station.

Där står Jecki Mubanga och hans två kamrater Mazibisa och Nkofela och väntar på dem. Cary säger till Mubanga att hoppa in i bilen och visa dem vägen till vrakplatsen. Han ber Mazibisa och Nkofela att vänta en stund. Det skall nämligen komma flera bilar. Medan de kör kontaktar Cary sambandscentralen på polisstationen i Ndola och ber dem att hålla ambulans och brandkår i beredskap, ifall det visar sig att Mubanga och hans kamrater har rätt. Efter det att de har kört en kort stund genom bushen säger Mubanga till dem att stanna. "Här är det!" säger han och pekar ut i skogen. Alla hoppar ur bilen och börjar springa ut i bushen. Mubanga först. Efter att ha sprungit cirka femtio meter kommer de fram till

haveriplatsen och en fruktansvärd syn möter dem. Uppe i luften över vrakplatsen ser de piloterna Craxford och överste Matlick cirkla i sina plan.

Cary får omedelbart syn på tre kroppar bland de förvridna vrakresterna. De är svårt skadade och brända. Ingen av dem ger ifrån sig några livstecken. Nästan omedelbart efter det att de har kommit fram till vraket ropar Wright till Cary att han har funnit en person som är vid liv. Cary säger till Lowe att springa tillbaka till Landrovern och att via mobilradion kalla på ambulans och polisförstärkning. Han säger också åt honom att vänta ute vid vägen för att visa ambulanspersonalen och polisen var olycksplatsen är någonstans.

Medan Lowe står och väntar vid vägen tar Cary och de andra hand om den överlevande. De tittar sig också omkring för att se om det finns flera människor som verkar vara vid liv. Personen de har hittat har en del brännskador och en bruten fotled. Han har också bränts svårt av den starkt lysande afrikanska solen, som han legat under från gryningen till nu, klockan halv fyra på eftermiddagen. Det märks att han har väldiga smärtor och att han lider av vätskebrist, trots att han nästan inte är vid medvetande. Han skälver av chocken. Wright lägger sin rock över honom. Eftersom han är väldigt törstig letar de efter något drickbart åt honom. Efter en stund finner man en vattenbehållare av metall bland vrakresterna efter flygplanet. Wright smakar på det först för att se om det är drickbart. Det är det, även om det är något ljummet efter att ha legat i solen och bland de brinnande flygplansresterna. Wright försöker få i honom så mycket vatten som möjligt. Det är lite

svårt i det tillstånd han befinner sig, men efter en stund har Wright lyckats få i honom en hel del, något som resulterar i att han verkar att pigga till en aning. Andningen tycks stabil. Bland vrakresterna hittar de några filter från planet. Wright tar en av dem och byter ut den mot sin rock, som han tidigare lagt över den skadade personen.

Cary går runt och inspekterar området för att skaffa sig en överblick över haveriplatsen. I närheten av den överlevande ser han en kropp, till synes död, som bär en identitetsbricka som det står Dag Hammarskjöld på. Han fortsätter runt bland vrakresterna för att se om det finns fler överlevande. Allt på marken är uppbränt och alla brännbara detaljer på flygplanet har brunnit upp. Hettan har varit så enorm att många metall-delar av planet har smälts ner till groteska aluminiumklumpar. Allt ligger huller om buller, utspritt över ett stort område. Motorer, delar av flygplanskroppen, passagerarsäten, inredning och personliga tillhörigheter. Han hittar även några av de spelkort som Hammarskjöld lade patients med när olyckan inträffade. Emellanåt ryser han till när han får syn på någon söndertrasad kropp som ligger bland vrakresterna.

Cary har även sagt till några andra poliskonstaplar att gå runt och leta och att de endast får röra vid vraket om det är nödvändigt för att leta efter döda eller levande. Det pyr små eldar här och var bland vrakresterna. De måste vara försiktiga så de inte bränner sig. Det är en fruktansvärd syn de ser när de går runt bland vrakresterna. De ser den ena söndertrasade och brända kroppen efter den andra. Mubanga och Mazibisa och

några andra afrikaner som har kommit till haveriplatsen beordras att gå runt i bushen omkring haveriplatsen för att se om det finns fler döda eller överlevande personer där.



B Virving

### Olycksplatsen

Strax efter det att Cary och de andra poliskonstaplarna har gett sig iväg från polisstationen i Ndola får även polisofficeren Alfred Vincent Allen order om att ge sig iväg till olycksplatsen. Han har fått besked om att en kolare skall finnas vid Dola Hill Forest Station och han skall tjänstgöra som vägvisare. När han kommer till Dola Hill Forest Station står kolaren Nkofela där och väntar på honom. På mycket bra engelska börjar Nkofela beskriva för Allen hur han skall köra. Allen ber honom då istället att hoppa in i bilen och följa med

som vägvisare. Efter en kort stunds körning är de framme vid haveriplatsen.

Klockan har nu hunnit bli fem minuter i fyra på eftermiddagen. Solen står inte så högt på himlen längre och den värsta hettan är över. När Allen kommer fram till olycksplatsen ser han hur Wright står och fläktar på den överlevande, som ligger på gränsen till det avbrända området. Allen har tagit med sig sin förbandslåda och går fram till dem. När han undersöker den överlevande ser han att denne har brännskador, både av sol och av eld, samt skador i huvudet och en bruten vrist.

Den första ambulansen har nu anlant till olycksplatsen. Ambulansföraren Lowrie från Ndola kommer fram till Allen med sin sjukväska. Den överlevande har fruktansvärda smärtor och stönar och ropar efter vatten hela tiden. Han har dock redan fått större delen av det vatten som fanns i den metallbehållare man funnit bland vrakresterna. Poliskonstapel Wright som hela tiden stått och fläktat på den överlevande ber ambulansföraren om två morfinampuller och en spruta. Han fyller sprutan med morfinet och injicerar det. Efter en liten stund blir den svårt brännskadade personen betydligt lugnare och man bestämmer sig nu för att köra honom till sjukhuset. Allen och ambulansföraren lyfter försiktigt upp honom på den bår som Nkofela har sprungit och hämtat i ambulansen. De får lyfta försiktigt. Kläderna är så sönderbrända att de nästan inte går att ta i. Allen följer med in i ambulansen och den ger sig iväg in mot sjukhuset i Ndola. Under färden gör Allen det så bekvämt som möjligt för den överlevande, som nu är ganska



omtöcknad av allt morfin han har fått. Allen börjar leta i hans fickor för att se om det finns några tillhörigheter som kan tala om vem han är. Han hittar några småsaker och några olika dokument samt ett pass. Passet säger att den överlevande är sergent Harold M. Julian. Julian andas nu lugnt och pulsen är stadig under färden in till sjukhuset. Allen tycker att det verkar finnas gott hopp om att Julian skall överleva, trots sina svåra skador.

När överinspektör Raymond John Gange kommer till polisstationen i Ndola strax före fyra på eftermiddagen, får han se en rapport som säger att vraket av ett flygplan har hittats i Dola Forest Reserve-området. Det framgår inte exakt var olycksplatsen är, men han utgår från att det finns så mycket folk där ute att det inte borde vara några större problem att hitta dit. Han tar med sig ytterligare två poliser, polisinspektörerna Robinson och Pollitt, och ger sig av mot olycksplatsen. Efter att ha kört en bit på vägen i Dola Forest Reserve ser de en ambulans och en personbil som saktar in vid vägkanten. De vinkar åt Gange att stanna. I ambulansen finns förutom ambulansföraren även en läkare vid namn Heap. I den andra bilen sitter några representanter för flygvapnet, det är den civila flygplatschefen T. K. Parkes, flyglöjtnant Saunders, piloten Taylor från R.R.A.F. samt major Forbes-Ayersby, som är läkare i Federal Army. Doktor Heap stiger ur ambulansen och frågar Gange om han kan hjälpa till med att vägleda dem till olycksplatsen. Gange berättar då att inte han heller vet exakt var olyckan skett. Men han kommer på att han kan fråga polisen i

Ndola via mobilradion om de har någon vägbeskrivning. Han anropar informationsrummet på polisstationen i Ndola och får därifrån den nödvändiga vägledningen.

När de äntligen kommer fram till platsen har klockan hunnit bli ungefär tjugo minuter över fyra. Gange går fram till förste kriminalkommissarie Cary och rapporterar att han har anlänt med doktor Heap. Doktor Heap börjar genast undersöka alla kroppar man hittills har funnit. Ute bland vrakresterna vandrar Gange och militärfotografen Nuns omkring och fotograferar de omkomna och antecknar deras positioner. De övriga i sällskapet går ut bland vrakspillrorna för att undersöka haveriplatsen. Strax efteråt, ute vid vägen, anländer överste Matlick och två andra flygare från USAF (Amerikanska Flygvapnet). De tillåts dock inte, av den vaktpostering man satt ut vid vägen, att gå in till olycksplatsen.

Överinspektör Gange och fotografen Nuns går omkring bland vrakresterna och gör de det ena obehagliga fyndet efter det andra. Det första är en död person, med en bajonett liggande längs kroppen. Runt kroppen ser de också en del ammunition som har exploderat. Ett säkerhetsbälte sitter fastspänt runt kroppen. Gange tar fram ett anteckningsblock, river ut ett blad och skriver en siffra på det och fäster det på den döda kroppen. Han gör även några korta anteckningar i sitt block. Nuns böjer sig fram över kroppen och tar ett fotografi.

När de tittar bort över resterna av ena vingen ser de nästa döda kropp. Kroppen ligger i ett hopkrupet läge längs vingen och är svårt bränd. Den är i så dålig kondition att Nuns inte

tycker att det är någon ide att ta något fotografi. Även den fäster Gange en lapp med ett nummer på.

De passerar runt en del av flygplanskroppen och ser nästa svårt brända kropp. Det är en man som ligger på rygg. Säkerhetsbältet sitter kvar trots att tyget på det har brunnit upp.

Övre delen av nästa kropp de hittar är gömd under vrakresterna av planet. Kroppen är svårt bränd, men trasor av kläderna finns fortfarande kvar.

På andra sidan av haveriplatsen finner de ytterligare en svårt bränd manlig kropp med spännet av säkerhetsbältet kvar på kroppen och något senare under några vrakdelar ytterligare en person, svårt bränd, som ligger med ansiktet neråt. Alla kläder har brunnit upp.

I utkanten av det brända området hittar de en man som ligger på rygg. Hans kläder är bortbrända förutom trasorna av jackan och byxorna. Kroppen är svårt bränd runt huvudet och bröstet.

Strax före fem på eftermiddagen har brandkåren kommit fram till haveriplatsen. Det finns inte så mycket kvar att släcka nu, eftersom nästan allt brännbart har brunnit upp. Någon liten eldunge flammar dock fortfarande upp lite här och var. När Gange går förbi en bit av inre delen av en vinge, där det fortfarande brinner i vraket, får han syn på resterna av ytterligare en kropp. Gange meddelar detta till brandchefen och ber att man skall ta en kolsyresläckare och gå dit och släcka elden och kyla av kroppen så att den kan flyttas till uppsamlingsplatsen.



Till höger syns tydligt den ödesdigra termitstacken

Gange gör sina anteckningar och går vidare med fotografen tätt efter sig. När de kommer till en plats i utkanten av det brända området i närheten av en stor termitstack ser de en man, som ligger på rygg. Han är också svårt bränd, men har fortfarande trasor av kläderna kvar, som sitter fast på kroppen.

Relativt tidigt i nedslagsriktningen ligger en kropp på

rygg, illa bränd, och med huvudet allvarligt skadat. Säkerhetsbältet sitter fast runt kroppen och måste lossas innan kroppen kan flyttas.

När Gange och Nuns har sökt av de yttre delarna av haveriplatsen drar de sig inåt mot centrum av vrakhögen. I en pyramidisk del av vraket ligger nästa kropp, svårt bränd och i så dålig kondition att Nuns inte tycker att det är någon ide att fotografera den heller. Gange antecknar och går vidare.

Resterna av ytterligare en sönderbränd kropp hittas i början av nedslagsplatsen. Gange tycker att det ser ut att vara av en kvinna. Det finns inte mycket med vilket denna kropp går att identifieras, förutom att det är en kvinna.

Mitt i vrakhögen, alldeles intill en stor bit av flygplanskroppen, hittar Nuns nästa kropp, också den svårt bränd. Ambulanspersonalen råkar befinna sig i närheten just då, så kroppen placeras på en bår och bärs bort till uppsamlingsplatsen.

Gange och Nuns går runt en stund till, men hittar inga fler döda eller levande. De går då tillbaka till uppsamlingsplatsen.

Efter hand som de döda på plats har undersökts av doktor Heap och blivit fotograferade av militärfotografen Nuns får Cary tillstånd av Heap att flytta kropparna till uppsamlingsplatsen. Det börjar bli bråttom nu att ta reda på de omkomna. Det varma och fuktiga klimatet i Rhodesia och den långa tid de varit exponerade för den brännande solen har tagit hårt på kropparna. Även dagen börjar lida mot sitt slut och snart faller det svarta afrikanska mörkret över haveriplatsen. Flyglöjtnant

Saunders kommer fram till Cary och talar om att de har sett att det finns en del vapen och ammunition bland vrakresterna. Cary funderar en stund och säger sedan att de skall vara försiktiga så att inte någon ammunition finns i närheten av någon liten eldunge. Risken för ammunitionsexplosioner är stor. Cary säger också till Saunders att de skall låta vapnen ligga kvar, så att den undersökningsgrupp som tillsätts kan undersöka dem.

En man från R.R.A.F. kommer upp till Cary och meddelar att han har funnit en krypteringsmaskin bland vrakresterna. På inrådan från några av R.R.A.F:s tjänstemän ger Cary order till polisinspektör Johnston att ta hand om den, så att den inte kommer på villovägar.

Vid femtiden får Cary besked om att pressen har fått tillstånd att komma fram till haveriplatsen och ta bilder, men de skall inte få vandra ut bland vrakresterna. Cary ger order om att alla kroppar som har burits fram till uppsamlingsplatsen skall täckas med de lakan, som man har funnit i vraket och med filter från ambulansen. Han vill inte att pressen skall få ta några bilder på de omkomna och för säkerhets skull vill han helst få bort Hammarskjölds kropp från platsen innan pressfolket anländer. Ambulanspersonalen får order av Cary att lägga in Dag Hammarskjöld och ytterligare några till i ambulansen och köra in dem till sjukhuset i Ndola. Strax efter det att ambulansen har åkt iväg börjar de första pressfotograferna och reportrarna att anlända. Klockan har hunnit bli ungefär tjugo minuter över fem. Runt vraket har uniformerade poliser posterats ut för att se till att inga obehöriga tar sig ut bland

vrakresterna och de kroppar som ännu inte har hunnit samlas ihop. Pressfolket får stränga order av Cary att inte gå innanför det avbrända området. Efter ytterligare tjugo minuter kommer det en till hord med pressfolk, som Cary ger samma uttryckliga information till.

Trots vimlet av pressfolk måste arbetet med att leta och samla ihop flera kroppar fortsätta. Arbetet pågår tills man bedömer att man har hittat vad som går att hitta före mörkrets inbrott. Området hålls strängt avspärrat och man har börjat lägga upp en avspärrningslinje runt hela haveriområdet med hjälp av grenar och annat material som man hittar i bushen. Många av de afrikaner som har kommit till platsen hjälper till med att bygga upp denna barrikad.

Cary börjar bli trött och tror inte att de kommer att finna flera döda eller levande denna dag. Mörkret har redan sänkt sig över olycksplatsen och som belysning tänder man små eldar här och var. Några landrovers, som man kört fram till haveriplatsen, får med sina halvljusen också tjänstgöra som belysning. Cary kan efter en lång och arbetsam dag summera till fjorton döda kroppar och en överlevande. Han har ännu inte fått någon information om hur många personer som fanns ombord på planet vid olyckstillfället.

Klockan tjugo minuter över sex, i skenet av en Landrovers halvljus, lämnar Cary över ansvaret till polischef Eade och säger till honom att hålla undan alla obehöriga från vraket. Han sätter sig i en Landrover och de som är kvar ser hur baklrysena på Landrovern skumpar iväg genom bushens mörker.

## Den överlevande

Med tjutande sirener svänger ambulansen in med den enda överlevande, Harold Julian, framför akutintagningen på Ndola Hospital. Klockan är då tjugo minuter i fem på eftermiddagen. Tjänstgörande polisbefäl Alfred Allen som har följt med Julian i ambulansen från olycksplatsen hoppar ur först. Han öppnar baddörren, en bår körs fram och Julian lyfts över på den. Därefter körs han med ilfart in på en privat avdelning på sjukhuset. Läkaren McNabb har förvarnats om att Julian är på väg. Allen pratar med McNabb och säger bland annat att om Julian börjar prata skall de kalla på honom. McNabb börjar genast undersöka Julian och efter en liten stund har ytterligare några läkare kommit in i operationssalen. De konstaterar att Julian har lättare skallskador, en krossad vrist och 40-procentiga brännskador. Han lider också av svår uttorkning och vätskebrist efter att ha legat hjälplös under den brännande solen hela dagen. Huvudet plåstras om och brännskadorna smörjs in med brännsårsalva. Sedan körs han till röntgenavdelningen för röntgning av fotleden. När detta är gjort tar man honom till operationsrummet, där fotle-



Pressens Bild

Harold Julian



den opereras och gipsas. Under tiden försöker de också få i honom så mycket vätska som möjligt.

Allen sitter och väntar utanför sjuksalen där McNabb fortfarande håller på att se om Julian. Ungefär halv sex på kvällen kommer McNabb ut och säger åt Allen att skynda sig in till Julian, för han har kommit till sans och försöker att tala. När Allen kommer fram till Julian, ligger han fortfarande med ögonen slutna. Allen frågar om Julian hör att han talar till honom. Julian frågar då:

“Var är jag”?

Allen svarar att han är i Nordrhodesia och att Allen är en brittisk polis. Han frågar Julian om han kan berätta något om vad som har hänt. Det märks att Julian förstår att det är någon som talar med honom. Allen berättar för honom att senast de hörde något ifrån planet var när de var över landningsbanan på Ndolas flygplats och att de inte hört något mer sedan dess.

Allen frågar vad som hände och Julian svarar:

“Det sprängdes”.

Allen frågar då om det var över landningsbanan?

“Ja”, svarar Julian.

Allen frågar vad som hände sedan? Då svarar Julian:

“Farten var mycket hög - mycket hög”.

“Vad hände sedan”, frågar Allen ivrigt? Han får inget svar omedelbart, så han ställer frågan en gång till. Julian svarar då lite sludrig och något osammanhängande att:

“Sedan kom det en krasch”.

Allen gör en kort paus och frågar sedan vad som hände efter det? Julian svarar:

”Det var en hel del små explosioner över allt”.

Då frågar Allen hur han kom ut? Det dröjer en liten stund och Julian svarar sedan:

“Jag drog i nödhandtaget och sprang ut”.

Allen funderar ett kort ögonblick och så frågar han hur det gick för de andra?

Julian ligger fortfarande med slutna ögon och svaret dröjer. Sedan säger han:

“De blev fångade”.

Allen fortsätter att ställa frågor, men får inget svar och det verkar som om Julian har blivit medvetslös. Han reagerar inte längre på någonting. Julian har som smärtlindring fått ganska stora doser morfin, vilket gör att han är väldigt avtrubbad. McNabb säger till Allen att det är kanske bäst att Julian får vila en stund. Allen går ut från rummet och ber en av poliserna som finns i rummet utanför att ta vakthållningen av Julian. Han säger till polisen att inga obehöriga får gå in till Julian och att han skall ringa till honom eller kriminalkommissarie Cary om något speciellt skulle hända. Allen säger till honom att han skall arrangera vakthållningen utanför Julians rum, så att det senare kommer en vaktavlösning.

Allen lämnar Julian vid niotiden på kvällen. Julian har fått mycket smärtstillande medel och har endast korta stunder varit vid fullt medvetande.

Eftersom det händer så mycket på sjukhuset denna kväll behöver översköterskan E. Monks kalla in extra personal. Hon ringer hem till sjuksköterskan S. J. Dare och frågar om hon

kan ta ett vaktpass samma kväll. Dare funderar en stund och säger att hon kan komma först klockan tio och passa Julian fram till midnatt. "Utmärkt", säger Monks och lägger på telefonluren. Hon sätter sig ner vid skrivbordet och tar fram ett papper och börjar göra upp en jourlista. När Dare går av sitt pass vid midnatt har Monks planerat in sjuksköterskan D. M. Kavanagh. Hon skall ha passet mellan midnatt och till klockan fyra på morgonen.

Vid tio kommer Dare, iklädd sin sjuksköterskeuniform och går in till Julian. Allt är lugnt nu och Julian sover med djupa andetag. Hon tar fram en liten bok som hon har med sig och börjar läsa. Efter en timme stönar Julian till lite och vänder på sig. Dare är trött och sitter och halvsover, när hon med ett ryck kvicknar till av att dörren plötsligt öppnas. I dörröppningen står sjuksköterskan D. M. Kavanagh. Dare tittar på klockan och ser att den redan har blivit tolv. Hon rapporterar till Kavanagh att det har varit lugnt hela kvällen. Dare lämnar Kavanagh med Julian. Hon går fram till Julian och tittar på honom och stoppar om honom lite grand så att han skall ha det så bekvämt som möjligt. Under hela natten är Julian lugn, men strax före fyra på morgonen börjar han bli en aning orolig. Kavanagh går fram till honom och frågar försiktigt hur det står till. Till hennes stora förvåning svarar Julian att han är törstig. Hon ger honom lite vatten och han verkar piggna till. Spontant säger han:

"Jag är sergeant Harold Julian och är säkerhetsvakt för FN. Var vänlig och meddela Leopoldville om kraschen. Tala om

för min fru och mina barn att jag lever, innan listan på omkomna blir publicerad. Min fru heter Maria Julian och hon är i Florida, Miami”.

Kavanagh har fått besked om att kalla på vakthavande polisofficer om Julian börjar tala. Medan Julian fortfarande talar, går hon ut och säger till polisen som vaktar utanför att han skall ringa efter vakthavande polisofficer. Medan hon väntar på polisofficeren frågar hon Julian om han kan erinra sig vad som hände. Hon får inget svar. Efter en kort stund kommer polisofficeren. Han frågar Kavanagh vad han har sagt. Sedan vänder han sig till Julian och frågar:

“Kommer du ihåg vad som hände, Harold”?

Julian tycks reagera på frågan, men svarar inte. Frågan upprepas, men Julian börjar bara bli orolig och tycks ha smärtor. Polisofficeren avbryter frågandet och Kavanagh ger Julian mer smärtstillande medel. Han blir lugn igen och somnar in.

Fram på förmiddagen börjar Julian vakna till liv igen. Han verkar ganska orolig. Klockan nio på morgonen har syster M. Cleasing gått på sitt pass. Julian är fortfarande ganska omtöcknad av allt morfin han får mot sina smärtor. När han vaknar till är det oftast för att han mår illa och måste kräkas. Vid några tillfällen frågar han syster Cleasing om han kommer att bli bättre. Vid elvatiden kommer det några poliser med en bandspelare för att försöka ställa några frågor och banda svaren. De har doktor McNabb med sig. Det är McNabb som ställer frågorna, men de får inte några vettiga svar från Julian. Det enda egentliga svar de får från honom är att han känner sig dålig.

McNabb tycker då att det inte är någon mening med att fortsätta att fråga ut honom. Cleasing sitter hos Julian fram till klockan tolv mitt på dagen.

Under hela eftermiddagen och kvällen sover han mest. Ibland vaknar han till och ber om vatten att dricka. Han kräks inte så ofta längre. När det smärtstillande släpper klagar han på att det gör ont i foten, eller att de skall hjälpa honom att vända sig. Ibland klagar han på att det kliar under bandaget han har runt huvudet. Med jämna mellanrum får han morfin för att kunna koppla av och sova.

Vid midnatt mellan tisdag den 19 och onsdag den 20 är det åter igen syster Kavanagh som har jouden. Det är lugnt när hon börjar sitt fyratimmarspass. Först på sennatten börjar Julian bli orolig igen. Vid några tillfällen kommer avdelningssköterskan in och hälsar på. Hon och Kavanagh brukar då fråga hur han mår, om han har det bra eller om han har några speciella önskemål. Han brukar då be om vatten, att de skall rätta till hans ben eller på andra sätt göra det bekvämare för honom. Vid fyratiden vaknar han till och Kavanagh frågar om han vill något speciellt. Han frågar henne då lite ängsligt:

“Kommer jag att klara mig”?

Det enda självklara svar hon kan ge är: “Det är klart att du kommer att göra det, Harold.”

När hon går av sitt pass vid en kvart över fyra är han lugn.

Under förmiddagen, när syster Mary Gretsty vakar över Julian är han väldigt törstig och ber henne flera gånger om vatten att

dricka. Emellanåt vill han ha hjälp med att rätta till benet med den skadade foten eller hjälp med att klia sig under bandagen. Vid ett tillfälle frågar han henne ”Kommer jag att dö”?

Efter syster Gretsty kommer syster M. C. Hope och avlöser henne. Efter en timme börjar Julian vrida och vända på sig. Han verkar något orolig. Möjligen börjar det smärtstillande medlet att släppa. Hope sätter sig intill Julian och försöker få kontakt med honom. Hon viskar lite svagt till honom och frågar om han kommer ihåg någonting. Efter en liten stund säger han:

“Jag var den enda som överlevde kraschen”.

Han ser lite fundersam ut och säger sedan spontant:

”Jag kommer från New York City och min mor bor i Boston. Min fru och båda barnen bor i Miami i Florida”.

Julian vänder på sig och lägger sig på sidan. Det verkar som om han faller i sömn och det blir lugnt nästan en timme. Han vaknar till igen och Hope frågar om han vill något. Han ber om lite vatten. Sedan frågar Hope om hur gammal han är.

Han svarar:

“Jag är trettiofem år gammal”.

Han klagar på smärtor i foten och huvudet och får mera smärtstillande morfin. Han blir lugn och somnar in. Resten av dagen och hela kvällen förflyter lugnt.

Nu har klockan blivit tolv på natten till torsdagen den 21. Det är åter igen syster Kavanagh som har nattjouren. Julians till-

stånd har försämrats något jämfört med natten före. Emellanåt rör han lite på sig för att justera läget på sina armar eller ben. Hans smärtor är fortfarande så besvärande att han får mycket smärtstillande medel. Kavanagh sitter i mörkret under natten och funderar över denne mans öde och hans reaktioner. Under andra världskriget tjänstgjorde hon som sjuksköterska vid fronten och fick ta hand om många allvarligt skadade soldater. Hon känner igen mönstret när det gäller hans första uttalande under föregående natt. Hans information om den personliga identifikationen, informationen till Leopoldville och hans fråga efter sin fru påminner henne mycket om "plikten framför allt"-reaktionen från en mycket ansvarsfull individ. Hon antar att om Julian har viktig information om kraschen, så skulle han pliktskyldigast ha berättat det.

Under förmiddagen efter det att doktor McNabb har undersökt Julian sitter syster P. H. Habgood hos Julian. En stund efter att McNabb har lämnat rummet säger Julian:

"Är doktorn här? Jag vill tala med doktorn".

Syster Habgood går ut och hämtar McNabb och han kommer in och frågar Julian vad han vill. Han svarar då bara lite sluddrigt:

"Mitt huvud kliar".

McNabb rättar till bandaget och Julian blir lugn igen.

Rätt vad det är när Habgood sitter och läser en tidning, börjar Julian röra på sig.

Plötsligt säger han:

"Vatten, min hals, det är någonting i halsen".

Habgood går och hämtar ett glas vatten och ger honom och han blir nöjd.

Under eftermiddagen sitter syster Barbara Sims hos Julian. Han är lugn och vid fullt medvetande. Under de första tre timmarna säger han inte så mycket, förutom när han vill ha något eller vill ha hjälp med något. Ett flygplan kommer flygande över sjukhuset. Hon ser hur Julians blick stelnar till. Oroligt säger han:

“Flygplan, flygplan”.

Barbara går fram till honom och lugnar honom med att han är i absolut säkerhet. Efter ytterligare en timme när hon gjort sitt pass hos Julian kommer nästa syster in för att avlösa henne. När hon står och berättar vad som har hänt under sitt pass, hör de hur Julian oroligt säger:

“Gå inte, gå inte”!

Han verkar vara fullt medveten om att det finns personer i rummet.

Det är syster J. E. M. Flint som tar över efter Barbara Sims. Hon har kvällspasset. Tidigare under dagen har det kommit besked om att Julians fru är på väg till Ndola från Miami. Hon kommer att anlända nästa dag. Julian har tidigare brukat pigga till lite efter det att han har fått sitt kvällsmål. Det gör han också denna kväll. Syster Flint sätter sig vid sängkanten hos honom. Han ligger fortfarande med slutna ögon. Hon frågar om han kan höra henne. Han mumlar något som hon inte kan uppfatta. Men under kvällen lyckas hon föra en enklare



konversation med honom. Vid ett tillfälle säger han att han är förste säkerhetschef för FN i Kongo och att han kommer från New York. Syster Flint berättar för honom att hans fru är på väg och att han skall få träffa henne nästa dag. Något senare berättar han att hans fru och barn är i Miami, Florida. Emellanåt ber han henne om vatten och att hon skall torka honom om munnen. Klockan går och snart är det midnatt och dags för avlösning igen.

Dörren in till rummet öppnas försiktigt och in smyger sköterskan M. D. Brookbanks. Hon börjar viskande förhöra sig med syster Flint om Julians tillstånd. Hon upptäcker ganska snart att hon inte behöver vara lågmäld, eftersom Julian är vaken och ganska medveten om vad som händer runt omkring honom. Flint talar om för Brookbanks att han har klagat mycket på smärtor och därför har fått ganska mycket smärtstillande medel. Trots detta är han relativt medveten om vad som händer i rummet. Han verkar dock ganska rastlös. Vid flera tillfällen klagar han över att hans högra arm värker. Han får lite mer smärtstillande ibland och Brookbanks hjälper honom med att försöka finna ett läge på kroppen så att smärtorna blir så lindriga som möjligt. Med jämna mellanrum ber han om iskallt vatten att dricka och ibland vill han bara ha vatten för att skölja munnen.

Ungefär halv fyra på morgonen frågar han:

“Var är min fru”?

Flint har föregående kväll berättat för honom att hon är på väg och att han skall få träffa henne nästa dag. Brookbanks säger

till honom att han skall få träffa henne i morgon, så fort hon anländer. Sedan ber hon honom att koppla av och vila sig, så att han är pigg när hon kommer. När Brookbanks blir avlöst tidigt på morgonen har Julian blivit lugn och har somnat.

Under förmiddagen den 22 september sitter sjuksköterskan Angela McGrath hos Julian. Under första timmen är han ganska lugn. Men sedan börjar han bli orolig och ligger och vrider och vänder på sig. Han stönar med jämna mellanrum och verkar allmänt ångestfull. Syster McGrath sätter sig hos honom och försöker lugna honom. Hon försöker lugnt prata med honom och när hon frågar om han kommer ihåg vad som hände svarar han:

“Vi var över landningsbanan när Hammarskjöld sade, gå tillbaka (go back) och sedan kom det en explosion”.

Han verkar ledsen och när Angela frågar om vad som hände sedan säger han:

“Jag var den enda som tog sig ut, alla andra blev fångade”.

Det märks att hans sinnestillstånd är upprört och att han har svår ångest. Angela tröstar honom och efter en stund blir han lugn igen.

Vid lunchtid anländer Julians fru Maria till sjukhuset. Hon visas in till rummet där Julian ligger. Han tycks inte reagera på att någon kommer in i rummet. Hon går fram till sängen och ställer sig och tittar på honom. Hon står där en lång stund innan hon sätter sig bredvid honom. Moderligt stoppar hon om honom och gör det så bekvämt som möjligt för honom. Han

tycks inte reagera på att hon nu sitter vid hans sida. Han ligger stilla och andas lugnt. Rätt vad det är knackar det svagt på dörren. Försiktigt stiger polisofficer Allen in och hälsar på Maria. Han frågar hur det är med Julian och hon svarar att han bara sover och att hon inte har haft någon kontakt med honom sedan hon kom. Allen talar om att han har hört att hon har anlänt till Ndola och att han har kommit för att till henne överlämna några personliga tillhörigheter, som han tog till vara när Julian fördes in till sjukhuset.

De går och sätter sig vid det lilla bordet som finns i rummet och Allen tar fram en påse ur sin portfölj. Han håller ut alla saker som finns i den på bordet. Gemensamt går de igenom innehållet. Det är en plånbok, ett internationellt körkort, 2.860 franc från Belgiska Kongo och en del papperslappar med adresser på. Allen öppnar plånboken för att visa Maria vad som finns i den. Han visar för henne en anteckningsbok, ett gult körkort, ett FN-identitetskort, en FN-bricka, ett FN-pass nummer 15462, en kam i ett läderfodral och ett internationellt vaccinationsintyg. Maria är samlad, men djupt tagen av situationens allvar. Allen ber henne försynt signera ett dokument som bekräftar att hon har tagit emot alla Julians personliga tillhörigheter. Med en lätt darrning på handen skriver hon sin signatur på dokumentet.

För att ta passet mellan klockan två och klockan fem på eftermiddagen har sjuksköterskan Joan M. Jones extrainkallats. När hon kommer dit sitter Julians fru Maria i rummet. Det är lugnt och Julian ligger stilla i sängen och andas djupt. Han

verkar inte vara vid fullt medvetande. Något senare på eftermiddagen börjar han röra lite på sig. De hör hur han försöker säga någonting och går fram till sängen och frågar vad han vill. Omtöcknad säger han då bara:

“Gnistor - gnistor på himlen”.

En liten stund senare säger han:

“Bob”.

Några minuter senare upprepar han åter namnet Bob. Sedan verkar det som om han faller in i en djup dvala. Han är sedan lugn resten av syster Jones vakpass.

Kvällspasset denna dag har sjuksköterskan Phyllis B. Phillips fått. Hon och Maria sitter hos Julian när kvällsmörkret lägger sig utanför fönstret och lamporna så sakteliga börjar tändas runt om på sjukhusområdet. Maria och Phyllis sitter och tittar på varandra i skymningsmörkret i rummet. De säger inte mycket. När det har blivit riktigt mörkt tänder de den lilla lampen som står på bordet mellan dem. Julian börjar vrida och vända på sig. Han verkar bli orolig och otålig. Plötsligt säger han:

“Ett ljussken till”.

Maria går fram till honom och säger att han kan vara lugn och sova och att hon sitter vid hans sida. Han ligger med slutna ögon och hon tar hans hand. Hon försöker prata varligt med honom. Då säger han viskande till henne:

“Älskling ta med mig hem. Vi måste komma bort härifrån fort. Du tar väl med mig hem”?

Maria lovar honom att hon skall göra det.

Efter en stund tycks han bli väldigt ängslig och sökande.

“Var är boken”? viskar han. Efter en kort paus ropar han igen: “Var är boken”? och ännu en gång, mer upprörd denna gång: “Boken”!

Maria funderar på vilken bok han kan mena och svarar sedan för att lugna honom att hon har den. Julian kopplar av och faller tillbaka i sitt halvt medvetslösa tillstånd. Maria och Phyllis går då tillbaka till det lilla bordet och sätter sig igen. Den närmaste timmen för de en sporadisk konversation.

Plötsligt hör de hur Julian drar ett djupt andetag. Sedan blir allt tyst. De skyndar sig fram till hans säng och lyssnar efter hans andning. Allt är bara tyst. Maria böjer sig ner över honom, tar tag i honom och frågar upprört om han kan höra henne. Phyllis rusar ut för att kalla på jourhavande läkare. Maria misstänker vad som har hänt och faller i gråt. Läkaren kommer inrusande och sätter stetoskopet mot Julians hjärta. Inget hjärtljud hörs. Phyllis tar hand om den gråtande Maria och försöker trösta henne så gott det går. Läkaren kan bara konstatera faktum. Julian har plötsligt och något oväntat avlidit.

## Identifieringen

Vid sextiden på kvällen får överinspektör David Johan Appleton vid nordrhodesiska polisen besked om att några kroppar har flyttats från området för en flygplansolycka, drygt en mil utanför Ndola vid Dola Hills, till European Hospital i Ndola. Appleton ger sig iväg till sjukhuset och går in på European Mental Annex, dit kropparna har förts. Ungefär en kvart i sju, efter mörkrets inbrott, anländer ytterligare några förolyckade kroppar från samma haveriplats. De har förts dit i polisbilar och ambulanser. Efter hand som kropparna anländer till Mental Annex undersöks de av Appleton och två läkare. Läkarna är doktor Gibson och doktor Heap som har återvänt från haveriplatsen. Varje kropp undersöks noga och eventuella små lösa föremål som hittas på kropparna läggs i små behållare. Varje behållare och kropp märks med små papperslappar som fästs på dem. Under kvällen kommer det in totalt fjorton mer eller mindre söndertrasade kroppar. Kropparna befinner sig i mycket dålig kondition efter att ha utsatts för stark hetta av branden på platsen och efter att ha legat en hel dag under den afrikanska solen. De måste snarast placeras i kylkammare. I European Hospitals bårhus finns det bara en plats i kylkammaren ledig. Tidigare under kvällen har Appleton och läkarna identifierat en av kropparna som Dag Hammarskjöld. Han läggs efter undersökning och numrering i kylkammaren i

## European Hospitals bårhus.

De övriga tretton kropparna flyttas, efter identifiering och numrering, till Sunspan Banana Ltd's anläggningar på Ndola Heavy Industrial Site (Ndolas industriområde), där det har ordnats så att de kan förvaras kallt. Vakter posteras ut under natten, en vid European Mortuary och en vid Sunspan Banans anläggningar. Därefter finns det hela tiden personal avdelad för att övervaka de döda kropparna.



B Virving

Röjningsarbetet har börjat. Stjärtpartiet lyfts bort.

Nästa dag, tisdagen den 19 september, kommer det ytterligare en kropp, som körs direkt till Sunspan Banana Ltd's. Den har hittats när man på haveriplatsen har börjat röja upp

bland vrakresterna. Kroppen låg i en hålighet i marken under en del av ena vingen. Kroppen läggs in i kylrummet tillsammans med de övriga kropparna. Appleton får i uppdrag att bevara alla behållare med de avlägsnade föremålen från kropparna för de kommande undersökningarna och obduktionerna.

Dagen efter det att polisinspektör John Gange och militärfotografen Nuns har fotograferat och gjort anteckningar om de förolyckade börjar de tillsammans med kriminalkommissarie Cary att bearbeta sitt material. Gange gör en grov skiss över olycksplatsen, där han ritar in de olika kropparnas positioner i förhållande till vrakresterna och flygriktningen. Senare under dagen får Gange även in rapporter om var olika vapen och ammunition har hittats. På en annan skiss ritar han då även in positionerna för vapnen. (Denna skiss finns ej med i boken). I sin rapport skriver han bland annat:

Följande vapen har hittats och markerats enligt följande:

Kulspruta nr. 11871 funnen vid position E.34

Kulspruta nr. 392524 B funnen vid position B.36

Revolver nr. 38427 funnen vid position C.37

Revolver nr. 998723 funnen vid position F.38

Revolver nr. 176197 funnen vid position F.39

Revolver nr. 731069 funnen vid position E.39

Ammunition har även hittats vid platserna E.36, F.36, D.37, F.38 och E.39. Vid position E.35 hittades fem magasin med 9 mm ammunition, oexploderad. Vid position D.37 fanns



det fem magasin innehållande exploderad 9 mm ammunition. Även vid position F.38 hittades en viss mängd 9 mm exploderade patroner. Senare lämnades dessa vapen och ammunition till vapenexperten H. Els vid polisens huvudkvarter i Lusaka, för vidare undersökning.



Revolver med ammunition som har exploderat av hettan i branden

Innan kropparna flyttades från sina respektive fyndplatser tilldelades de ett nummer och fotograferades. Gange gör också anteckningar om deras tillstånd. På den skiss över haveriplatsen som han ritar, ritar han in kropparnas relativa läge i förhållande till vrakresterna.

Nedan refereras endast en del av Ganges anteckningar för att illustrera vilken syn de möttes av och för att visa vilken total

ödeläggelse plan och passagerare utsattes för vid detta haveri. Hans anteckningar är som följer:

Kropp nr. x. Vid denna kropp hittades en bajonett längs kroppen. Det fanns också en viss mängd ammunition som exploderat. Säkerhetsbältet satt i position.

Kropp nr. x. Denna kropp hittades sedan. Den fotograferades inte. Kroppen låg i ett hopkrupet läge längs ena vingen och var svårt skadad. När man flyttade denna kropp hittade man en .38 revolver.

Kropp nr. x. Detta var en svårt bränd kropp av en man som låg på rygg. Man fann att säkerhetsbältet var i fastsatt läge på denna kropp fastän tyget hade brunnit upp. Senare hittades exploderade patronhylsor på den plats där kroppen hade legat.

Kropp nr. x. Denna kropp var delvis gömd under vrakresterna från planet. Den låg med ansiktet nedåt. När man tog bort vrakresterna som täckte övre delen av kroppen, fann man att övre delen av huvudet var skadat. Kroppen var svårt bränd, men trasor av kläderna fanns fortfarande kvar.

Kropp nr. x. visade en svårt bränd europeisk manlig kropp, med benen svårt brända från den övre delen av kroppen. Detta berodde sannolikt på att flygplansfåtöljen sakta hade brunnit upp under bålen. Säkerhetsbältets spänne hittades på kroppen.

Identifieringen

Kropp nr. x. Denna kropp hittades under vrakdelar liggande med ansiktet neråt. Den var hel, men all hud var bortbränd.



Ganges skiss över haveriplatsen



Hans kläder var bortbrända med undantag av trasorna från jacka och byxor. Denna kropp var brännskadad runt huvudet och bröstet.

Kropp nr. 8. Detta var Hammarskjölds kropp. När jag gjorde mina anteckningar hade den redan lagts på en bår av polisinspektör Wright. Platsen där kroppen hade legat pekades ut för Gange av Wright. Området där kroppen hade legat var inte bränt.

Kropp nr. x. Detta var kroppen av en man, som låg på rygg. Han var också svårt bränd, men hade fortfarande trasor av kläderna kvar, som satt fast på kroppen.

Kropp nr. x. Denna kropp låg på rygg och var illa bränd, och man kunde se att huvudet hade skadats. Säkerhetsbältet satt fast runt kroppen och måste lossas innan kroppen kunde flyttas.

Kropp nr. x. På denna plats låg en svårt bränd kropp. Den placerades på en bår och flyttades. Exploderad ammunition hittades senare på denna plats.

Kropp nr. x. Först följande dag hittades denna kropp. Den låg i en fördjupning täckt av vrakdelar från planet och andra spillror. Denna kropp var inte allvarligt bränd, men hittades inte första dagen på grund av att den var täckt av en massa bråte. Flera fulladdade magasin med icke exploderad 9 mm ammuni-

tion hittades också i denna fördjupning.

Kropp nr. 16. Platsen för denna kropp pekades ut för Gange av polisinspektör Wright, som den plats där han hade funnit den överlevande sergeant Harold Julian. Mellan denna position och rodret på flygplanet hittades en .38 revolver. Ytterligare en .38 revolver hittades vid en position, som är markerad på översiktsskissen som C.37.

På morgonen den 21 september börjar skvadronschef Stevens från Royal Air Force, tillsammans med läkaren D. Ross, Federal Patologist från Salisbury och läkaren J. Hillsdon Smith från Lusaka med obduktionen av kropparna. Kropparna tas omhand av patologen och identifieras på följande sätt och i följande ordning:

Kropp nr. 8 identifieras i Appletons och patologens närvaro som Dag Hammarskjöld av överste Egge, som kände Hammarskjöld personligen. Ett antal andra föremål, inklusive en identifieringsbricka runt handleden med namnet "Dag Hammarskjöld" och på insidan inskriptionen "Grateful Bill", styrker också slutsatsen att denna kropp är Hammarskjölds.

Nästa kropp är den från vilken en identifieringsbricka i metall har tagits till vara och som det står numret 410406-755 på. Denna bricka identifieras senare av Svenska Armén i Stockholm, som tillhörande privatdetektiv Edvald Persson. Denna kropp har identitet nr. 1.

Nästa kropp som undersöks har en identifieringsbricka

med 391126-843 på. Den identifieras av Svenska Arméns myndigheter i Stockholm, som tillhörande sergeant Stig Olof Hjelte. Identitet nr. 2

Den 22 september identifieras kroppen med identitet nr. 7 med hjälp av en signetring i guld, som har tagits av från ringfingret på vänstra handen, med monogrammet "VF". Förenta Nationerna i Geneve bekräftar att denna ring tillhörde Vladmir Fabry.

Nästa kropp som behandlas är den med identitet nr. 10, som identifieras med hjälp av en platinaring med inskriptionen "18/6/60 Eva" på insidan. Vid denna kropp hade också hittats en axelepålett, svart med fyra guldränder, och ett armband från Förenta Nationerna samt en Transairbricka. Med hjälp av dessa föremål identifieras denna kropp senare som kapten Nils-Erik Åhreus.

Nästa kropp har identiteten nr. 15 och bar en ring med namnet "Elsa 19-3/4 -61". Denna ring identifieras senare av svenska myndigheter, som tillhörande Carl Erik Gabriel Rosén, som var klassad som svensk löjtnant och reste med i planet i egenskap av radiotelegrafist. Han var inte, enligt de svenska myndigheterna, medlem av den officiella besättningen, utan reste i egenskap av representant för Förenta Nationerna.

Den 23 september identifieras kroppen med identiteten nr. 13 som en kvinna. Den officiella passagerarlistan för planet visar att det bara fanns en kvinnlig passagerare ombord, fröken

Alice Lalande. Tänderna tas till vara från denna kropp, men än så länge har inget tandkort erhållits från de kanadensiska myndigheterna för kontrollens skull.

Nästa kropp har identitet nr. 11 och en guldring med följande inskription ”31/12/55 Ulla”, avlägsnas från ringfingret. Denna har identifierats från Sverige som tillhörande Lars Litton, som var medlem av besättningen.

Nästa kropp, som har identiteten nr. 5, identifieras genom sitt utseende av kapten Persson från Transair som Harald Noork, pursern på flygplanet. Detta styrks av en ring, som hittades under kroppen på haveriplatsen för olyckan och som bär namnet ”Ingeborg”. Från Sverige bekräftas det att den tillhörde Harald Noork.

Nästa kropp i ordningen har identiteten nr. 12. Från den har avlägsnats en medaljong och en kedja, som på ena sidan bär inskriptionen ”St. Christopher protect us” och på andra sidan inskriptionen ”To Bill from Mum and Dad, 12-25-56”. Denna medaljong identifieras av Förenta Nationerna i New York, som tillhörande William Ranallo, privatsekreterare till Dag Hammarskjöld.

Nästa kropp bär identiteten nr. 3 och identifieras genom en del kläder från Förenta Nationerna, en bricka från Förenta Nationerna och en Transairuniform. Med uteslutningsmetoden visar det att han är den enda besättningsmedlemmen som återstår. Inga säkra identifieringsting påträffas, men han måste vara kapten Nils Göran Wilhelmsson. Ett tandkort erhålles senare för denna man och en kontroll med de tänder, som har tagits till vara från kroppen, visar en mycket bra överensstäm-



melse, vilket även bekräftas av de tidigare funna kläderna.

Kroppen som har identiteten nr. 14 är den nästa att ta itu med. Tänderna tas till vara, men inget tandkort har än så länge erhållits vad beträffar Francis Eivers. Detta är den enda kropp av samtliga för vilken man ännu inte har erhållit någon säker identifiering. På grund av avsaknaden av föremål på kroppen, är detta den enda man av sexton som inte entydigt har identifierats. Genom verifiering med flygplanets passagerar- och besättningslista, måste den logiska slutsatsen vara att detta är Francis Eivers.

Kroppen med identiteten nr. 9 är nästa i tur att bli undersökt. Denna kropp är troligen den svårast skadade av dem alla. Inbäddad i det förkolnade skinnet på nedre bakre delen av överkroppen finns en del av ett checkblock, som bär orden "Corn Exchange Bank" och en checktalong med numret 3426. Det finns också ett antal nycklar med nummer på. Dessa nycklar och checkblockstalongen har blivit positivt identifierade av Förenta Nationerna i New York, vad beträffar nycklarna, som tillhörande Dr. Henrich Weischhoff och även checktalongen anses höra till denna man. Dessa kan betraktas som säkra identifieringshandlingar.

Nästa kropp har identiteten nr. 6 och det säkerställs av att det bara fanns en man av färgad härkomst på flygplanet. Av ett fragment av skinnet som tas bort på kroppen, är enligt patologen kroppen av en färgad man, som namnges i passagerarlistan som säkerhetsvakt Serge Barrau. Tänder tas också till vara från denna kropp, och fastän vi har fått ett tandkort från Förenta Nationerna, New York, så kan inte tandläkaren på

European Hospital, Ndola förstå detta tandkort, eftersom det antagligen endast gäller för Förenta Staternas Armé och endast är känt av dem. Förtydligande eftersöks, men vid avsaknande av detta betraktar Appleton det som säkert att kroppen är av en färgad man och det fastställs att endast en färgad man fanns ombord på flygplanet. Appleton betraktar detta som avgörande.

Nästa och sista kroppen att undersöka är den med identiteten nr. 4. Denna anses vara kaptenen på flygplanet Per Hallonquist och identifieras genom ett fragment av blåa och vita kalsonger, som togs tillvara av Appleton från kroppen, samt en slät guldring med inskriptionen ”Majken 19-7/6-47” på insidan, som senare bekräftas av svenska myndigheter vara smeknamnet på Hallonquists fru, samt deras förlovningsdatum. Det bekräftades också att han ägde ett par blåa och vita kalsonger.

De personliga tillhörigheterna skickas senare till lämpliga instanser hos Förenta Nationerna för vidare befodran till de anhöriga.

Under hela undersökningen har Appleton ansvaret för kropparna, liksom även för de föremål som tagits till vara från de döda. Appleton betraktar sedan identifieringen som avslutad. De enda obekräftade punkterna som kvarstår är tandkortet, som nämnts tidigare och den ursprungliga passagerarlistan. Appleton anser det vara nödvändigt att få fram den med tanke på att en del av identifieringarna endast gjorts med uteslut-

ningsmetoden, antingen på grund av hudfärg, kön eller antal personer.

På grund av denna osäkerhet får Förenta Nationernas säkerhetsofficer Victor Bourque på Appletons begäran ta med sig ett antal certifikat till Leopoldville, som skall godkännas och signeras av personer som kan identifiera de personer som steg ombord på flygplanet och som såg dörrarna stängas för sista gången. Appleton ber honom också att så fort som möjligt, när han har dessa påskrivna, skicka dem till polisen i Ndola.

## Epilog

Som en chock inte bara för Sverige utan för hela världen kommer beskedet om Dag Hammarskjölds död. Överallt väcker dödsbudet sorg och bestörtning. Känslan av att den man som varit med om att påverka världens öden och mänsklighetens villkor plötsligt ryckts bort är skrämmande. ”Hammarskjöld var en stor man. Detta är inte rätta sättet att lösa problem”, lär spontant Chrusjtjev, Sovjetunionens ledare ha yttrat.

Måndagen den 25 september fraktas de omkomnas kistor till S:t Andrews fria kyrka i Ndola. Där placeras de under ett enkelt kors gjort av två korslagda bjälkar. Innan den sista färdens hem skall börja, hålls en kort ceremoni för alla de som fallit offer för denna komplott. En bit framför de övrigas kistor placeras Dag Hammarskjölds kista. Till kyrkan kommer även Tshombe för att lägga ner en krans med liljor på Hammarskjölds kista. Vid kistan säger han bara sorgset och helt kort: “C’est triste” (Det är tråkigt). Sedan går han därifrån.

Efter ceremonin i kyrkan i Ndola fraktas kistorna med stoftet av alla de omkomna till Salisbury för en officiell ceremoni, arrangerad av de rhodesiska myndigheterna. På flygplatsen i Salisbury äger så tisdagen den 26 september 1961 en högtidlig parad och en gudstjänst rum. Programmet för denna ceremoni och gudstjänst ser ut enligt följande:



# Ceremonial Parade and Service

*For the late Secretary-General of the United Nations  
and those who died with him in the air accident near  
Ndola on Monday, 18th September, 1961*

---

DAG HAMMARSKJOELD

---

ALICE LALANDE	<i>Canada</i>
SERGE BARRAU	<i>Haiti</i>
FRANCIS EIVERS	<i>Ireland</i>
PER HALLONQUIST	<i>Sweden</i>
NILS AHREUS	<i>Sweden</i>
LARS LITTON	<i>Sweden</i>
NILS WILHELMSSON	<i>Sweden</i>
HAROLD NOORK	<i>Sweden</i>
KARL ROSEN	<i>Sweden</i>
STIG HJELTE	<i>Sweden</i>
PER PERSSON	<i>Sweden</i>
VLADIMIR FABRY	<i>United States of America</i>
HEINRICH WIESCHOFF	<i>United States of America</i>
HARRY JULIAN	<i>United States of America</i>
WILLIAM RANALLO	<i>United States of America</i>

Who will now be flown to rest in their own countries

---

SALISBURY AIRPORT,  
RHODESIA AND NYASALAND

Tuesday, 26th September, 1961

*The Service will be conducted by  
The Rev. L. A. Davis, M.A.  
(The Bishop's Chaplain)  
The Choir of the Cathedral Church of St. Mary and  
All Saints will sing*

---

*Guard of Honour  
furnished by  
Depot, The Royal Rhodesia Regiment  
(Major H. A. Hein)*

---

*Bearers and Pallbearers found by  
The Rhodesia and Nyasaland Army, The Royal Rhodesian  
Air Force  
and the British South Africa Police*

---

*The Inkomo Garrison Central Band  
The Churchill School Pipe Band*

## Parade Order and Order of Service

---

2.45 p.m.

Those in the Special Enclosure and the General Public should be seated.

3 p.m.

The Right Reverend the Lord Bishop of Mashonaland takes his place on the Parade Ground and the Choir moves into position.

3.1 p.m.

The Chief of General Staff and the Chief of Air Staff arrive. Mr. Knut Hammarskjöld and His Excellency Dr. Spinelli take their seats.

The Representative of the Government of Northern Rhodesia, Mr. N. S. Price, C.M.G., O.B.E., takes his seat.

3.3 p.m.

The Prime Minister of Southern Rhodesia arrives.

3.5 p.m.

The Federal Prime Minister arrives.

The Representative of His Excellency the Governor of Nyasaland, and of the Government of Nyasaland, Major G. N. Burden, C.M.G., M.B.E., takes his seat.

3.7 p.m.

His Excellency the Governor of Southern Rhodesia arrives and is received with a Royal Salute.

3.9 p.m.

His Excellency the Governor-General arrives and is received with a Royal Salute.

3.12 p.m.

His Excellency takes his place and Divine Service commences.

*First Hymn: "O God our Help in Ages Past"*

Prayers

*Second Hymn: "Rock of Ages"*

Address by the Lord Bishop of Mashonaland

*Third Hymn: "Abide with Me"*

*Wreaths are laid in the following order:*

By His Excellency the Governor-General on behalf of the  
people of Rhodesia and Nyasaland.

By His Excellency the Governor of Southern Rhodesia.

On behalf of His Excellency the Governor of Nyasaland and  
the Government of Nyasaland.

By the Federal Prime Minister.

By the Prime Minister of Southern Rhodesia.

On behalf of the Government of Northern Rhodesia.

---

THE LAST POST

THE REVELLE

The Buglers of the Inkomo Garrison Central Band.

---

*The Lord Bishop:* "Rest Eternal grant unto them O Lord"

*The Choir:* "And let Light Perpetual shine upon them."

---

The Bearers take up Mr. Hammarskjöld's coffin and carry it to the aircraft where it will join those of the other victims of the air accident. As the coffin passes, the Guard of Honour will present arms and the Swedish National Anthem will be played. Mr. Knut Hammarskjöld and Dr. Spinelli will take leave and follow the Bearer Party to the aircraft.

---

The Churchill School Pipe Band will play a Lament and will continue playing until the aircraft is airborne.

---

As the aircraft becomes airborne the Guard of Honour will present arms and the Swedish National Anthem will be played.



3.54 p.m. (approx.)

His Excellency the Governor-General departs. He is accorded a Royal Salute.

His Excellency the Governor of Southern Rhodesia departs. He is accorded a Royal Salute.

The Representative of His Excellency the Governor of Nyasaland, and of the Government of Nyasaland, leaves his seat.

The Federal Prime Minister and the Prime Minister of Southern Rhodesia depart in that order.

The Representative of the Government of Northern Rhodesia leaves his seat.

## FIRST HYMN

O God, our help in ages past,  
Our hope for years to come,  
Our shelter from the stormy blast,  
And our eternal home.

Beneath the shadow of thy throne  
Thy saints have dwelt secure;  
Sufficient is thine arm alone,  
And our defence is sure.

Before the hills in order stood,  
Or earth received her frame,  
From everlasting thou art God,  
To endless years the same.

A thousand ages in thy sight  
Are like an evening gone;  
Short as the watch that ends the night  
Before the rising sun.

Time, like an ever-rolling stream,  
Bears all its sons away;  
They fly forgotten, as a dream  
Dies at the opening day.

O God, our help in ages past,  
Our hope for years to come,  
Be thou our guard while troubles last,  
And our eternal home.

SECOND HYMN

Rock of ages, cleft for me,  
Let me hide myself in thee;  
Let the water and the blood,  
From thy riven side which flowed,  
Be of sin the double cure:  
Cleanse me from its guilt and power.

Not the labours of my hands  
Can fulfil thy law's demands;  
Could my zeal no respite know,  
Could my tears for ever flow,  
All for sin could not atone:  
Thou must save, and thou alone.

Nothing in my hand I bring,  
Simply to thy Cross I cling;  
Naked, come to thee for dress;  
Helpless, look to thee for grace;  
Foul, I to the fountain fly;  
Wash me, Savior, or I die.

While I draw this fleeting breath,  
When my eyelids close in death,  
When I soar through tracts unknown,  
See thee on thy judgement throne;  
Rock of ages, cleft for me,  
Let me hide myself in thee.

## THIRD HYMN

Abide with me; fast falls the eventide:  
 The darkness deepens; Lord, with me abide:  
 When other helpers fail, and comforts flee,  
 Help of the helpless, O abide with me.

Swift to its close ebbs out life's little day;  
 Earth's joys grow dim, its glories pass away;  
 Change and decay in all around I see;  
 O thou who changest not, abide with me.

I need thy presence every passing hour;  
 What but thy grace can foil the tempter's power?  
 Who like thyself my guide and stay can be?  
 Through cloud and sunshine, Lord, abide with me.

I fear no foe with thine at hand to bless;  
 Ills have no weight, and tears no bitterness.  
 Where is death's sting? Where, grave, thy victory?  
 I triumph still, if thou abide with me.

Hold thou thy Cross before my closing eyes;  
 Shine through the gloom, and point me to the skies:  
 Heaven's morning breaks, and earth's vain shadows flee;  
 In life, in death, O Lord, abide with me.

Kistorna flygs sedan till Leopoldville, där en hedersvakt ur den kongolesiska armen tar emot på flygfältet. Samma flygfält som generalsekreteraren tio dygn tidigare lämnat, för att flyga till Ndola med sitt sällskap. Premiärministern Adoula och president Kasavubu står med sänkta huvuden när en trumpetare från ONUC blåser tapto. Efter en kort ceremoni startar FN-planet sin långa färd, för att de omkomna slutligen skall få komma hem.

Nästa dag väntar över tusen personer på flygplatsen i Genève för att ta emot det blå- och vitmålade FN-planet. Det skall komma med Hammarskjölds och ONUC:s specielle juridiska rådgivare Vladimir Fabrys stoft från Afrika. "Jag hade en kamrat" spelar en militärörkester. Under hela eftermiddagen defilerar under tystnad genèvebor förbi katafalken, där de lägger ner små blombuketter och kransar. Även från andra sidan franska gränsen kommer det folk. Kistan med Vladimir Fabrys stoft överlämnas senare på dagen till hans mor och syster.

FN-planet lämnar flygplatsen i Geneve klockan tre på eftermiddagen för att nu, med femton kistor ombord, fortsätta till Sverige. Från en grå septemberhimmel sänker sig planet tyst och går ner i Malmö. Propellrarna snurrar långsammare för att sedan stanna. En traktor spänns för den bevingade katafalken som sakta bogseras mellan led av svenska soldater i stram givakt. Alla bär hjälmar, vita damasker och svarta armbindlar. Planet bogseras in till hangaren där anhöriga och hedersvakt väntar. Den svenska flaggan behängd med sorgflor sänks på halv stång till hälsning. De svenska olycksoffrens stoft har

äntligen kommit hem. Stoften av kapten Per Hallonquist, de båda andrepiloterna kapten Nils-Erik Åhrens och flygstyrman Lars-Olof Litton, radiotelegrafisten fänrik Carl-Erik Rosén, flygingenjör Nils-Göran Wilhelmsson samt Harald Noork, Transairs stationschef i Leopoldville, som följde med som purser. Även stoften av ONUC-infanteristerna furir Stig O. Hjelte och värnpliktige Per E. Persson som var med som vaktposter.

När de väntande anhöriga i Malmö tagit emot stoften av piloten och de fem andra besättningsmedlemmarna, startas motorerna igen och planet stiger med ett sorgset mullrande mot den grå septemberhimlen. Färden går vidare mot Stockholm. På Bromma flygplats möts Dag Hammarskjölds kista av bröderna Bo och Sten Hammarskjöld, som med en krans står och väntar på att få ta emot stoftet av brodern.

Planet fortsätter därefter till Irland, där en styrka ur den irländska polisen väntar på att ta emot Francis Eivers kista. Eivers har tidigare varit polis på Irland. Efter en minnesgudstjänst i kyrkan bärs kistan bort till kyrkogården för gravsättning. Den bärs på axlarna av hans tidigare kolleger.

Nästa anhalt för denna sorgfärd är Montreal. Där väntar regeringsmedlemmar och en hedersvakt på stoftet efter fröken Alice Lalande, den enda kvinnliga medlemmen i Ndoladramat. Hon hade tidigare bl.a. varit sekreterare åt Folke Bernadotte, som så tragiskt mördades i Palestina.

Till sist nalkas denna sorgeliga färd sitt slut, då planet sänker sig ner på Idlewildflygplatsen utanför New York, med de fyra

sista kistorna. Säkerhetsstyrkor från FN bildar hedersvakt framför hangaren, där planet står parkerat. De stora hangardörrarna öppnas sakta och kistorna med stoften av Harrold Julian, Heinz Weischhoff, Bill Ranallo och Serge Barrau bärs långsamt ut i solskenet, av fyra FN-soldater. Äntligen har de kommit hem. De tas emot av anhöriga och av hedersgäster. Kistorna är översållade med blommor och band, draperade med tre amerikanska flaggor, FN-fanor och en haitiflagga för Serge Barrau. En tyst minut hålls. Den långa resan har slutat där den en gång började.

Den 29 september 1961 sänks alla flaggor på halv stång i hela Sverige. I flera av världens huvudstäder samlas tysta fackelbärande och sörjande. Framför högaltaret i Uppsala domkyrka står Dag Hammarskjölds kista. Den är svept i den svenska flaggan och översållad med blå vita liljor, riddarsporrar, samt en mängd andra blommor. Kistan omges av sex brinnande ljus och omgärdas av FN-soldater och studenter från Uppsala universitet som håller vakt. Överallt i Uppsala finns porträtt i butiksfönstrena av Hammarskjöld, draperade i svart och alla flaggor vajar på halv stång.

Klockan tre på eftermiddagen börjar alla kyrkklockor runt omkring att ringa. Uppför mittgången i domkyrkan kommer hela den kungliga familjen och församlingen reser sig. Till vänster om kistan sitter familjen Hammarskjöld och till höger tar de kungliga plats. Bland de övriga i församlingen finns medlemmar av diplomatiska kåren och personer som har kommit hit från världens alla hörn. Större delen av den svenska regeringen finns på plats. Israeler, araber, belgier, kongoleser, laotier, fransmän, algerier och tunisier finns där,

liksom representanter från alla de nationer, där Dag Hammarskjöld en gång tjänat som fredsstiftare, skiljedomare och medlare. Från Kongo har Sture Linnér kommit. Han som kom att bli den siste person som sade adjö till Dag Hammarskjöld inför resan till Ndola.

Agnus Dei sjungs av Domkyrkokören. Därefter sjunger församlingen psalm 29 "Tränger i dolda djupen ner Tanken som söker och spanar, ..." ur svenska psalmboken. Förr ärkebiskopen Erling Eidem, som åtta år tidigare begravde Dag Hammarskjölds far, förrättar jordfästningen. När ärkebiskopen förrättar begravningsakten står församlingen upp. Psalmerna "Jag vet att min förlossare lever" sjungs av Elisabeth Söderström, vars sopranröst stiger mot de höga valven. Kungen framför sina kondoleanser till familjen Hammarskjöld och lägger sedan en krans på kistan.

Alla kransar, utom familjen Hammarskjölds, flyttas undan från kistlocket. Kistan lyfts därefter upp av kistbärarna som långsamt går ner för mittgången och ut genom den stora porten. En kanonlavett, förspänd med fyra hästar från kungliga hovstallet, väntar utanför. På den placeras kistan. Sorgeprocessionen går genom Uppsalas trånga gator, förbi universitetet och biblioteket. Hela vägen, ända fram till kyrkogården, kantas av tysta folkskaror bakom leden av studenter i vita mössor. Vid den öppna graven läses ytterligare några böner av ärkebiskopen. Studenterna sjunger medan kyrkklockorna ringer. Sakta sänks kistan ner i graven framför den höga granithällen med inskriptionen: HJALMAR HAMMARSKJÖLD FAMILJEGRAV, av fyra svartklädda män i höga hattar. På kistan ligger en enda krans kvar. Så har Dag Hammarskjöld slutligen



återförenats med sina föräldrar. Med honom i graven följer den ännu obesvarade frågan “Varför”, som står skriven som enda ord på familjen Hammarskjölds krans.

Klockan sex senare på eftermiddagen stannar hela Sverige för att hedra Dag Hammarskjöld med en tyst minut.

Som hittills enda icke-medlem av Sveriges kungahus hedras Dag Hammarskjöld med statsbegravning.



Pica Pressfoto

På olycksplatsen restes detta enkla monument över den tragiska olyckan. I bakgrunden ser man tydligt den termitstack som sannolikt orsakade Dag Hammarskjölds död liksom döden för alla de övriga ombord. Bilden togs i november 1963.

## Resumé

Jag lovade i inledningen av boken att redogöra för de pusselbitar i min framställning som bygger på indicier eller som inte är helt underbyggda. Allt övrigt utöver det som här kommer att redogöras för bygger på fakta i form av vittnesmål och tekniska utredningar. Naturligtvis är beskrivningen om vad som händer ombord under själva flygningen och vid kraschen mestadels mina egenhändiga beskrivningar, om än dock inte helt ogrundade. Att de svenska soldaterna ombord hade en kortlek med sig finns omvittnat och själv äger jag tre av dessa spelkort. Att planet går i en flack vinkel ner mot marken och törnar emot en termitstack och smulas sönder är fakta.

Det finns på en del ställen beskrivet ett skeende som kan tyckas ogrundat, men som kan kopplas till fakta som finns i haveriutredningarna. Ett exempel på det är att jag skriver att piloten efter explosionen utanför cockpit förlorar medvetandet och faller framlänges över gasreglagen. Detta bygger på att ena motorn, höger ytter, har gått på högre effekt än de andra vid nedslaget, vilket styrks av att propellerbladvinkeln på höger yttermotor var större än på de andra motorerna. Detta finns omvittnat i den rhodesiska tekniska haverirapporten. Pådraget kan inte ha skett som ett resultat av själva kraschen, eftersom det tar flera sekunder från det att man ökar gaspådraget tills att propellerbladvinkelen ställs om.

En sak som förefaller mig något underlig är där Yealdon vittnar om att: *“Sent på eftermiddagen den 17 hör han från en herr Quijano-Caballero, chef för ITU Mission, att flygplanet SE-BDY kanske skall landa på Elisabethvilles flygplats runt klockan sju lokal tid. Han hör sedan inget mer och efter att ha kontrollerat med Kamina får han veta att något flygplan inte heller rapporterats dit”* (sid 84). Här är två saker av intresse. Dels gör Yealdon flygledningen i Kamina uppmärksam på att SE-BDY är på väg någonstans, samt var har Quijano-Caballero så tidigt fått informationen om SE-BDY ifrån? Kan detta ha någonting med ett kidnappningsförsök att göra?

Man kan misstänka att något hänt ombord i och med att livvakten S. Barrau sannolikt har befunnit sig i förarkabinen i kraschögonblicket. Han återfinnes nämligen tidigt utkastad bland piloterna i haverigatan. Genom den flacka nedfarten bland träden i bushen är det de som befinner sig längst fram i planet som först kastas ut vid haveriet. Även sekreterare Lalande återfinnes väldigt tidigt i haverigatan, vilket tyder på att hon också har befunnit sig långt fram i planet då det går ner genom buschen. Följande finns skrivet i rapporten från Kungliga Luftfartsstyrelsen:

*“Det förhållande att livvakten Barraus kropp återfunnits på haveriplatsen invid de båda förarnas kroppar har jämväl ansetts vara en ytterligare indikation på att något onormalt förekommit just före haveriet. Läget av Barraus kropp har nämligen ansetts tyda på att han befunnits i förarrummet, då haveriet inträffade. Eftersom passagerarna vid landning nor-*

*malt skola befinna sig i sina stolar i kabinen med säkerhetsbältena fastspända, har man frågat sig, om anledningen till att Barrau befunnit sig i förarrummet möjligen kan ha varit att han velat fästa förarnas uppmärksamhet på någon onormal företeelse i eller utanför flygplanet. Häremot kan invändas att fröken Lalands kropp återfunnits invid Barraus, att anledning för henne att vid landningen uppehålla sig i förarrummet alls icke finnes, att Barrau och fröken Lalande varit placerade vid sidan av varandra längst fram i främre kabinen vid starten från Leopoldville, samt att utredningen - enligt av Evans till en medlem i den svenska gruppen lämnad uppgift - givit vid handen att Barrau vid flygplanets anslag mot marken varit fastspänd med ett säkerhetsbälte av typ, som funnits installerad endast i kabinen”.*

Det finns omvitnat att sergeant Julian satt längst fram i passagerarkabinen vid start. För att han skall kunna överleva nedslaget måste han ha befunnit sig längst bak i kabinen, vilket även bekräftas av att Hammarskjöld som bevisligen satt längst bak i kabinen, också hade väldigt få yttre skador och återfinns utanför det eldhärjade området.

En uppgift som inte entydigt har gått att fastställa är vem som var pilot på Doven. Under åren har ett antal personer namngivits, Svanepoel, Gibson, Gheysels, de Beukels och Fouquet. Min slutsats är att den pilot som utförde detta dåd själv måste ha mött döden på ett tidigt stadium efter olyckan, eftersom ingen, ännu trettiofem år efter olyckan har framträtt och kun-

nat påvisa att det är just han som har utfört dådet. Med tanke på alla de storpolitiska intressen som fanns i den katangesiska konflikten, är det mycket sannolikt att något lands underrättelsetjänst inte har vågat låta personen som utförde detta leva vidare. Eller så har han förolyckats på annat sätt. Det har även på senare tid framkastats misstankar om att Nordrhodesia kan ha haft ett finger med i spelet.

En av de utpekades öde fann jag när jag läste en rapport skriven av en observatörsgrupp från FN, ur vilken jag här har tagit ett citat:

*“RAPPORT FRÅN BESÖK PÅ KOLWEZI OCH JADOTVILLE:s FLYGPLATSER 25 - 29 JAN -63  
ALLMÄNT*

*1: En undersökningskommission från ONUC (Organisation Nation Unite au Congo) bestående av en officer och två garantiofficerare följda av tre tekniska experter, skickades till Kolwezi och Jadotville den 25 - 29 jan. efter upphörandet av fientligheterna.*

*b) KOLWEZI-TOWN Airfield*

*Vraket av en DH Dove (KA-TDC) låg på Kolwezi-Town-flygfältet. Flygplanet hade inte förstörts av FN-aktiviteter, utan hade havererat strax intill flygfältet under ett försök till nödlandning, tidigt i december 1962. Det flögs av piloten Hr. L. Fouquet, en tidigare pilot i belgiska flygvapnet, som hade flugit för Tshombe sedan juli -61. Hr. Fouquet och hans mekaniker, av italiensk nationalitet, som endast hade tjänstgjort i katangesiska flygvapnet (FAK) i tre månader, dödades ome-*

*delbart vid nedslaget. Inga andra personer fanns ombord på flygplanet vid det tillfället”.*

Misstankarna att det skulle kunna vara någon form av “hemmagjord” bomb styrks av följande citat, som är taget ur samma rapport som ovan:

#### *“4. ANDRA FYNDIGHETER.*

*Mer än 300 bomber av tre skilda typer hittades staplade längs småvägar i buschen vid Kolwezi-Kengere-flygfältet. Det sades att dessa bomber var tillverkade vid UMHK:s (Union Miniere Haut Katanga) fabrik i Jadotville, vilken är den enda UMHK-anläggning som har möjlighet till framställning av gjutjärns-gods. I närheten av bombstaplarna fanns också bombdetonatorer. I några fall hade detonatorerna redan placerats i bomberna. Men inga detonatorer hittades på flygplatsen. De hittades senare i ett skjul nära FAK HQ (Force Ariel Katangese Head Quarter). En enda stor bomb med speciellt utseende hittades. Den var gjord av en gasbehållare i gjutjärn och utformad för att bäras av ett Vampire-plan. UMHK i Kolwezi rapporterades ha utfört bombrackar och nödvändiga modifieringar av flygplan, för att kunna utföra fällningar av dessa bomber”.*

Spekulationerna i massmedia kring den typ av flygplan som eventuellt utfört dådet har från början koncentrerats på ett franskt jetplan av typen Fouga Magister, som fanns stationerat i Kolwezi och flögs av den belgiskfödde piloten Jose Delin. Delin var då major i det katangesiska flygvapnet. Trots flera

vittnesmål som säger att det var ett litet tvåmotorigt propellerplan och att utredningar har visat att Fouga Magistern hade för dålig räckvidd för att kunna nå Ndola och invänta Hammarskjölds plan, så har spekulationerna kretsat kring Fouga Magistern.

Redan vid utredningarna direkt efter olyckan, finns det misstankar om att det kan ha varit ett Doveflygplan som utförde dådet. Jag citerar här ur en rapport skriven av Statspolisen onsdagen den 22 november 1961. Denna rapport har varit hemligstämplad ända tills 1993. Flera vittnen har berättat om ett litet tvåmotorigt flygplan och så här står det i rapporten:

*“Uppgiften om att det just skulle vara ett tvåmotorigt plan väcker onekligen en viss uppmärksamhet sedan det är känt, att katangeserna disponerade ett tvåmotorigt DOVE-plan, ett passagerarplan, som dock enligt tidningsartikel i The Northern News för den 13 oktober 1961 skulle ha använts i striderna mot kongolesiska centralregeringen. Artikelns rubrik lyder, “Adoula’s armé på ett slaktarhumör när den avancerar in i Katanga”. Angående Dove-planet sägs följande, “En tvåmotorig Dove, ett lätt plan som vanligtvis används för passagerare, startade idag (måndagen den 30 oktober 1961 - undertecknads anm.-) för att bomba de kongolesiska förstärkningarna. - Var det månne detta plan som Vosloo hörde och som var uppe natten till den 18 september 1961 för att spana efter Hammarskjölds plan?”*

Ur ovan nämnda rapport kan man även läsa följande:

*“Beträffande handling betecknad VI:40 är den av visst*

*intresse, enär den talar om att Katanga förfogar över ett Havilland Dove-plan, som natten mellan den 17-18 september sannolikt befann sig i Kipushi, en liten ort i Katanga strax innanför gränsen till Nord-Rhodesia och vars flygfält befinner sig på rhodesiskt territorium, men vars stationsbyggnad ligger i Katanga. Med hänsyn till vad soldat Vosloo sagt om ett tvåmotorigt plan som han hört på stor höjd mellan klockan 22.00 och midnatt natten till den 18 september 1961, frågar man sig om det möjligen kan ha varit det i Kipushi stationerade Havilland Dove-planet, som varit uppe och flugit vid ifrågavarande tillfälle. Eftersom flygfältet ju enligt VI:40 skall befinna sig på rhodesiskt område, borde de rhodesiska myndigheterna avgiva en förklaring, huruvida man kan garantera att Havilland Dove-planet icke startade från Kipushi natten till den 18 september 1961.”*

Ett påstående till som jag gör i denna bok, är att flygledaren A. Martin hade radiokontakt med SE-BDY efter att de hade fått klartecken att gå ner till 6000 fot och att han hörde konversationen mellan Doven och SE-BDY. Detta är inte helt klarlagt, men det har spekulerats om flygledaren A. Martin i tornet i Ndola verkligen inte hörde eller hade kontakt med SE-BDY långt senare än vad han påstår. Antydningar om detta finns i en rapport från Kungliga Luftfartsstyrelsen från 1961. Denna rapport har också varit hemligstämplad och släpptes samtidigt som den tidigare nämnda rapporten 1993. I denna rapport går följande utdrag att läsa:

*“Martin anser icke att flygplanet erhållit tillstånd att*



*landa, han säger sig endast ha givit flygplanet tillstånd att gå ner till 6000 ft (1800 meter) och ha begärt att flygplanet skulle rapportera, när det nått denna höjd. Man kan dock icke bortse från att flygplanet kan ha rapporterat 6000 ft och att Martin kan ha lämnat det tillstånd att landa. För att icke förvärra den situation som han försatt sig i genom sina underlåtenheter i fråga om igångsättandet av alarmeringstjänsten kan Martin tänkas vilja förtiga att sådana meddelanden utväxlats. Följande omständigheter ger stöd åt detta antagande.*

*Flygplanet har haft landningsstället utfällt vid haveriet, en sådan åtgärd vidtages normalt icke förrän flygplanet är nere på sin inflygningshöjd och erhållit tillstånd att landa. Vidare tror sig tjänstgörande trafikledare i Salisbury komma ihåg att Martin har använt ordet "final" i sitt meddelande om att SE-BDY befunnit sig över Ndola kl 0010 och lämnats tillstånd att gå ned. Detta kan tagas såsom en indikation på att Martin givit flygplanet tillstånd att fortsätta till "the final", dvs till den slutliga inflygningslinjen, vilket är liktydligt med ett landningstillstånd. Slutligen utvisa vissa radiomeddelanden från flygplanet att flygplanet haft för avsikt att landa. Såsom exempel härpå kan nämnas att flygplanet mellan kl 2344 och kl 2354 meddelat att svar på vissa av trafikledaren framställda frågor skulle lämnas på marken och att tankning eventuellt skulle behövas företas efter landningen. Tjänstgörande trafikledaren i Salisbury ävensom trafikledaren Knight ha uttalat att det icke bör ha rått någon tvekan om att besättningen i flygplanet haft för avsikt att landa i Ndola."*

Detta kan alltså tyda på att Martin inte har berättat allt

han vet. Dessutom har konversationen mellan Martin och Hallonquist nedtecknats av Martin först 33 timmar efter olyckan.

Jag påstår vidare i min berättelse att SE-BDY har blivit utsatt för ett bombanfall med "hemmagjorda" bomber. I flera rapporter spekulerar man med teorin att SE-BDY skulle ha blivit utsatt för vad man kallar "yttre störning". Den officiella rhodesiska haverikommissionen ägnar inte så mycket energi åt att undersöka en sådan möjlighet, utan koncentrerar sig mest på att påvisa att det inte finns några kulhål i planet. De svenska teknikerna som var med vid haveriutredningen arbetade huvudsakligen med bland annat en teori om att planet skulle ha blivit nedskjutet med någon form av vapen med kulor. Detta gjorde att man främst letade efter eventuella kulhål.

Transairs tekniske chef Bo Virving, som deltog i haveriundersökningen letade mer allmänt efter skador som skulle kunna förklaras på annat sätt än med beskjutning med kulvapen. Han hittade bland annat en skada i flygplanets noskon och ett hål i fönsterramen till ett av fönstrena i cockpit. Dessa bortförklarades av den rhodesiske ballistikern Els, med att det inte var några kulhål, eftersom de var orsakade av något trubbigt eller kantigt föremål, och de var därmed ointressanta för utredningen. Det intressanta är dock, - kan det vara hål efter splitter från en sprängladdning?

I den rhodesiska tekniska haveriutredningen kan man läsa följande utdrag:

*"Den 27 september, 1961 ute vid olycksplatsen visades jag på en del av nosradardomen, i glasfiber, från det havererade pla-*

*net. Det yttre glasfiberlagret hade en avlång tandad perforering och lagret alldeles under hade en genomgående skada. Dessa stämde, enligt min mening, inte överens med den typ av perforering, som uppstår av en höghastighetsprojektil, utan verkade bättre stämma överens med en skada som uppstått vid nedslaget. Glasfibern var väldigt skadad av hettan och det var därför väldigt svårt, om inte omöjligt, att med absolut säkerhet fastställa orsaken till perforeringen och skadan.*



B Virving

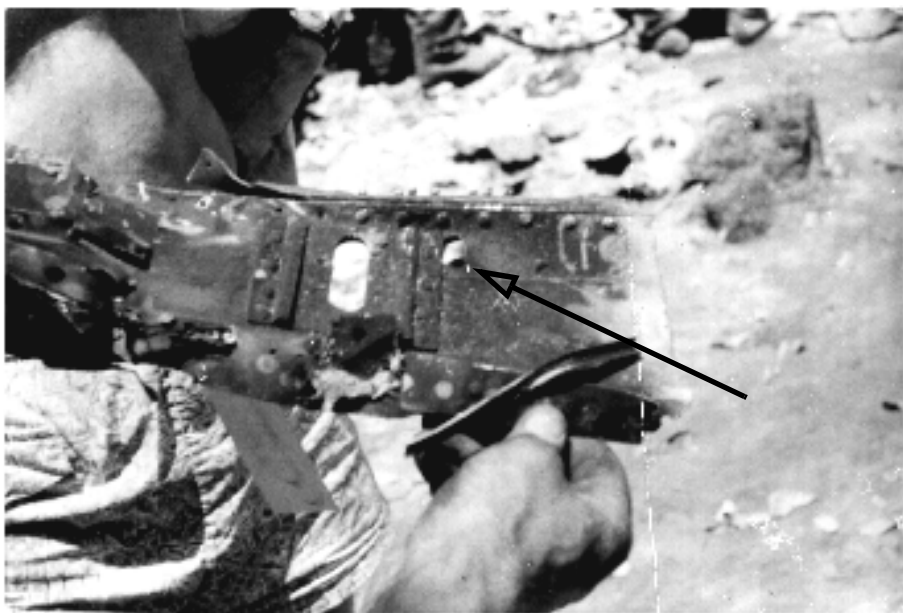
Det mystiska hålet i noskonen (radardomen)

*Samma dag i hangaren på Ndolas flygplats blev jag förelagd ett antal hål i olika delar från vraket, nämligen (a) två hål i kylklaffen till motor Nr. 1 och (b) tre hål i babords hjälp-*

kylare och ett hål i den primära brandväggen på motor nr. 3 och (c) ett hål i insugningsröret till cylinder nr. 5 på motor nr. 4.

Hålen i delarna till motor nr. 1 och 3 hade utan tvekan orsakats av nitar som sprängdes.

Hålet i insugningsröret till cylinder nr. 5 på motor nr. 4 var oregelbundet till formen och tycktes ha uppstått vid nedslaget. Skador på cylindern och själva insugningsröret, i närheten av hålet, styrkte att detta var den mest troliga orsaken.



B Virving

Hålet i ramen till ett cockpitfönster

Samma dag, på platsen för kraschen, fick jag en bit av fönsterramen till ett av cockpitfönstren, som hade ett ojämnt

*hål i sig, ungefär en centimeter i diameter. Efteråt gjorde jag en mikroskopisk undersökning vid C.I.D. Headquarter av kanterna på hålet och fann bindande indikationer på att hålet inte hade orsakats av en kula, utan troligtvis av ett föremål med trubbig kant. Metallstycket märktes med F.34.*

*Samma dag visades jag också ett hack, 1 kvadratcentimeter, i framkanten på ett av propellerbladen på motor nr. 4. Utseendet av metallen, på kanterna till hacket och dess form, visar definitivt att det inte kan ha orsakats av en kula. Det tycktes stämma med att bladet skulle ha träffats av någonting medan det roterade; mest troligt av en del av den söndertrasade propellern från motorn bredvid.”*

Frågan är då om inte dessa skador kan ha orsakats av det splitter som uppstår då en sprängladdning inbakad i en gjutjärnsbehållare exploderar?

De rhodesiska haveriutredarna visade dessutom en tydlig irritation över att Transairs tekniske chef höll på att leta efter “oförklarliga skador” på flygplanet.

Från officiellt rhodesiskt håll var man inte så benägen att undersöka sådant som kunde påvisa en eventuell nedskjutning av flygplanet, - vad det nu kunde bero på? Så här står det i Svenska Statspolisens rapport:

*“Någon systematisk undersökning av vrakdelarna med tanke på eventuell förekomst av kulhål eller skador av granat eller raketsplitter företogs icke av de rhodesiska myndigheterna. Under den sällning av de sista småbitarna av planet som gjordes och vid genomgång av övriga vrakdelar hade*

*några svåridentifierbara föremål anträffats, men det dröjde till någon av de sista dagarna av undersökningen, innan kriminalmannen Cary tog hand om föremålen för närmare identifiering. Huruvida man kommer att upprätta något protokoll över tillvaratagandet av dessa föremål, vet jag icke.”*

Mot bakgrund av det jag har berättat i boken, kan man ju undra över varför man i de olika haverirapporterna inte har kommit fram till samma slutsats som jag. Sannolikt ville man vid denna tid inte anstränga sig för att få fram den riktiga orsaken, eftersom den skulle kunna leda till stora världspolitiska förvecklingar. I rapporterna tycker jag att det lyser igenom hur man har ansträngt sig för att bortförklara många av nyckelvittnena. Man pekar ofta på oegentligheter av detaljkaraktär istället för att beakta de väsentliga iakttagelserna. Man bryr sig inte om att iakttagelserna i sig är mer sannolika än detaljer i vittnesmålet. Kan man peka på någon detalj som inte är korrekt, förkastar man mer eller mindre hela vittnesmålet. I den rhodesiska haverirapporten samt i FN:s bortförklarar man många av vittnena på ett mycket lättvindigt sätt. Här följer ett utdrag ur den federala rhodesiska rapporten:

*“Herr T. J. Kankasa*

*Han är sekreterare i Twaipa Town Management Board. Twaipa ligger ungefär sex och en halv kilometer väster om flygfältet. Han promenerade på väg till sitt hus vid ungefär 22.35. Han fastställde sin tid genom att han visste att när han kom hem, lyssnade han till nyheterna från Springbok Radio*

*vid 23.00. Han var säker på att tiden han talade om var före 23.00. Han trodde att det omöjligt kunde vara nyheterna från Brazzaville, vid 01.00, han lyssnade på. Vid 22.35 hörde han det speciella ljudet av ett flygplan och såg ett stort flygplan flyga mot nordväst. Han såg verkligen flygplanet. Det hade ljus. Han såg ett mindre flygplan, utan ljus, flyga över det stora flygplanet i samma riktning, med en något högre hastighet. Sedan sade han: "Det såg ut som om det mindre planet lyste ner på det större och det större tände då två strålkastare riktade framåt. De försvann bortom horisonten. Han beskrev strålkastarljuset som när man tänder och släcker en ficklampa två eller tre gånger.*

*Kommentar: En sak är säker, att det stora flygplanet han såg 22.35 var inte SE-BDY. Det var med största sannolikhet OO-RIC som landade vid 22.35. Vittnet Peover såg det över Twaipa vid 22.30 och såg det tända sina landningsstrålkastare, två stycken. Det lilla planet var troligen bakkdelen av det stora flygplanet; ljuset som från en ficklampa kan ha varit ett blinkande ljus, sett momentärt från det stora flygplanet, när det bankade för att komma in för landning."*

Här kan man ju undra hur utredarna har tänkt? Kankasa säger att planen flög **mot nordväst** och OO-RIC kommer in för landning **från väster**?

Ett exempel till:

*"Herr D. Buleni*

*Han vittnade första gången den 20 januari 1962. Han*

*hade diskuterat med Herr Mattson (en svensk organisatör av kolarnas fackförening) och Mazibisa och bestämde sig för att vittna inför denna kommission. Han är en kolare som sade att han satt utanför sitt hus i lägret på söndag kväll. Öldrickande pågick. Mellan 22.00 - 23.00 såg han ett flygplan med strålkastare på, flyga från väster till öster. Efter en lång stund såg han ett annat stort flygplan med stora röda lysen. Över detta var ett mindre flygplan med röda ljus. De flög från norr till söder. Det lilla planet befann sig över det stora, ungefär 150 meter över det. Ett flygplan störtar och faller till marken. Han såg då en stor eldsvåda. Det lilla flygplanet flyger bort mot Kitwe. I ett tidigare vittnesmål sade han att det flög i en annan riktning, mot Mufulira.*

*Kommentar: Han var inte ett pålitligt vittne. Det finns utsagor i hans vittnesmål som: "Man kan lätt se ett flygplan flyga på natten tack vare surret från motorerna." Det är ytterst osannolikt att han skulle blanda ihop riktningen mot Mufulira med riktningen mot Kitwe och skillnaden i detta avseende visar att han hade glömt bort vad han sade några dagar tidigare."*

Här kan man ju fråga sig om man skall kräva att en person ute i bushen skall kunna ange exakt riktning? Mufulira ligger mot norr och Kitwe åt västnordväst. Är det inte intressantare att notera vad han säger sig ha sett?

Det finns åtskilliga fler små pusselbitar av teknisk natur och ett antal mer eller mindre seriösa rykten, som ytterligare stär-



ker misstankarna om ett skeende liknande det jag har fått fram i mina undersökningar. Att ta med alla dessa bitar här skulle ta för mycket plats, utan kommer kanske att publiceras som en egen bok.

När alla undersökningar på haveriplatsen var klara samlades samtliga delar av planet ihop i en hangar i Ndola. Delarna identifierades och lades ut på hangargolvet i ett mönster av en DC-6:a. I hangaren gjordes ytterligare tekniska undersökningar. Bilden på nästa sida visar resterna av flygplanskroppen. Nospartiet börjar i nedre delen av bilden och i övre delen ser man resterna av stjärtpartiet. Bilden är en del av en större bild, tagen ur rapporten CIVIL AIRCRAFT ACCIDENT of Federal Department of Civil Aviation.





# Litteraturförteckning



CONFIDENTIAL

009

COPY No. 9

FEDERATION OF RHODESIA AND NYASALAND

DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION

---

REPORT BY THE INVESTIGATING BOARD ON  
THE ACCIDENT TO DOUGLAS DC6B AIRCRAFT  
SE-BDY WHICH OCCURRED NEAR NDOLA  
AIRPORT DURING THE NIGHT OF  
17th SEPTEMBER, 1961

---

FEDERAL DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION

---

C I V I L   A I R C R A F T   A C C I D E N T

---

Report by the Investigating Board on the accident to  
Douglas DC6B aircraft SE-BDY which occurred near Ndola  
Airport during the night of 17th September, 1961

---



FEDERATION OF RHODESIA AND  
NYASALAND

---

**REPORT**  
of the  
**COMMISSION**  
on the  
**ACCIDENT INVOLVING**  
**AIRCRAFT SE-BDY**

---

*Presented to the Federal Assembly*

1962

---

SALISBURY



UNITED NATIONS  
GENERAL  
ASSEMBLY



Distr.  
GENERAL

A/5069  
24 April 1962

ORIGINAL: ENGLISH

REPORT OF THE COMMISSION OF INVESTIGATION INTO THE CONDITIONS AND  
CIRCUMSTANCES RESULTING IN THE TRAGIC DEATH OF MR. DAG HAMMARSKJOLD  
AND OF MEMBERS OF THE PARTY ACCOMPANYING HIM \*

TABLE OF CONTENTS

	<u>Paragraphs</u>	<u>Page</u>
LETTER OF TRANSMITTAL . . . . .		4
LIST OF ABBREVIATIONS . . . . .		5
INTRODUCTION . . . . .	1-17	6
I - THE INVESTIGATION CONDUCTED BY THE UNITED NATIONS COMMISSION . . . . .	18-58	12
A. Other investigations . . . . .	19-30	12
1. Rhodesian Board of Investigation . . . . .	21-23	12
2. Rhodesian Commission of Inquiry . . . . .	24-30	13
B. Work of the Commission . . . . .	31-38	15
1. New York session (15-22 December 1961) . . . . .	31	15
2. Leopoldville session (24-30 January 1962) . . . . .	32	16
3. First Salisbury session (31 January - 7 February 1962) . . . . .	33-34	16
4. Ndola session (8-14 February 1962) . . . . .	35	17
5. Second Salisbury session (15-16 February 1962) . . . . .	36	17
6. Geneva session (21 February - 8 March 1962) . . . . .	37-38	17

\* The annexes to the report are being issued separately under the symbol A/5069/Add.1.

AVSKRIFT

1  
aH 76/61

STRÄNGT FÖRTROLIG  
RAPPORTEN UTFÄRDAD I 2  
EXEMPLAR, VARAV DETTA  
UTGÖR EXEMPLAR NR 8.

Kgl luftfartsstyrelsen  
STOCKHOLM 12

Rapport angående haveri med flygplan SE-BDY, typ Douglas DC-6B, den 18 september 1961\* vid Ndola i Nordrhodesia

I enlighet med luftfartsstyrelsens beslut den 18 september 1961 ha undertecknade närvarit vid undersökningen av det haveri, som den 18

---

STATSPOLISEN

D. nr \_\_\_\_\_  
19 61.

22 11 61

## Rapport.

Öns dagen den 22 november 19 61.

Ang.

Flygolyckan utanför Ndola i Nord-Rhodesia natten till måndagen den 18 september 1961.

Materialet till denna rapport uppdelas i olika avsnitt under särskilda rubriker, numrerade I - XIII. Fotografiska kopior av vittnesberättelser eller utdrag ur officiella handlingar bifogas såsom bilagor under de olika rubrikerna. Varje fotografisk kopia har

- Witnesses' Statement (126 vittnesmål). Merparten av handlingen i denna bok bygger på vad, som dessa vittnen har berättat.

—————○—————  
- REPORT ON VISIT TO KOLWEZI AND JADOTVILLE AIRFIELDS  
25 - 29 JAN 63

—————○—————  
- Memorandum beträffande den officiella rapporten om haveriet med flygplan SE-BDY av Bo Virving

—————○—————  
- United Nations. Memoranda submitted by Mr. Hugo Blandori, Consultant

—————○—————  
- REPORT ON RECONSTRUCTION OF PROBABLE SEQUENCE  
OF EVENTS LEADING UP TO THE CRASH ON SEPTEMBER  
18TH, 1961, OF AIRCRAFT SE-BDY AT NDOLA by Bo Virving

—————○—————  
- fact: New evidence proves Dag Hammarskjöld committed suicide,  
1965 March-April

—————○—————  
- Rapport från KUNGL. SVENSKA BESKICKNINGEN i Kapstaden,  
till Hans Excellens Herr Ministern för Utrikes Ärendena av Eyvind Bratt

—————○—————  
- Rapport: IN THE MATTER OF THE INQUIRY INTO THE ACCI-  
DENT INVOLVING AIRCRAFT SE-BDY NEAR NDOLA AND IN  
THE MATTER OF THE REPORT OF THE FEDERAL COMMISSION  
UPON THE SAME

—————○—————  
Böckerna:

*Rösiö, Bengt*: NDOLA eller Hunden som inte skällde, 1995

*Möllerstedt, Gunnar*: GENERALSEKRETERAREN En biografi om  
Dag Hammarskjöld, Sveriges Radios Förlag, 1981

*Waern, Jonas*: Katanga, 1980

*Kelen*: Dag Hammarskjöld, 1966

*Gavshon*: Dag Hammarskjölds sista dagar, 1963



*Linnér, Sture*: Min Odyssé, N&S 1982

*Simon*: Katastrofen i Kongo, JAL 1971

*Oliver-Fage*: Afrikas historia, Aldus 1970

*Davidson, B*: Afrika i det tjugonde seklet, Nordafrikainstitutet, 1991

*Kamstedt*: FN-soldat i Kongo, 1980

*Davidson, B*: Afrikas moderna historia, R&S 1979

*Friis, Finn*: FN Förenta Nationerna, Aldus/Bonniers 1965

*Andrén, Nils*: Utländsk statskunskap, Liber 1965

—○—  
- samt ett antal tidningsartiklar som förekommit under åren.

## A

Adoula 35, 39, 46, 212

Åhreus 48, 49, 50, 55, 61, 66, 75, 77, 82, 91, 92, 213

Allen 166, 167, 168, 175, 176, 177, 186

Alport 73, 88

Andrén 57

Appleton 163, 189, 191, 201, 202

## B

Banda 122, 123, 140, 141

Barber 144, 146, 147

Barrau 66, 107, 108, 110, 118, 200, 214, 218

Baudouin 13, 14, 15

Begg 132, 133, 134

Bermant 104

Bernadotte Folke 213

Beukels 219

Bourque 202

Brache 139

Brent 157

Brichant 56

Brinkman 53, 62

Brookbanks 184, 185

Buber 45

Buchanan 97, 99

Budrewicz 145, 146

Buleni 112, 230

Bunche 13, 17, 19, 23, 25, 26, 27

Bundebele 52

Burgh 157

## C

Cary 163, 164, 165, 166, 169, 172, 173, 174, 177, 191, 229

Chamlicka 163

Chappell 103, 110

Chilvers 144, 145, 146, 147

Chisanga 114, 138  
Chrusjtjev 32, 203  
Clarke 93, 154, 156  
Cleasing 179, 180  
Cock 96  
Cordier 19, 30  
Craxford 152, 157, 160, 161, 164  
Crouch 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83  
D  
Daka 122, 123, 140, 141  
Damp 163  
Dare 177, 178  
Delin 37, 43, 48, 221  
Deppe 49, 58, 59, 67, 68, 69, 88, 127, 128, 129, 143  
Donaldson 149, 152  
E  
Eade 174  
Egge 197  
Eidem Erling 215  
Eivers 64, 66, 200, 213  
Els 192, 225  
Evans 219  
F  
Fabry 64, 71, 108, 198, 212  
Fidlin 94, 131, 145  
Flint 183, 184  
Forbes-Ayersby, 168  
Fouquet 219, 220  
G  
Gange 168, 169, 170, 171, 172, 191, 192, 196, 197  
Gaylor 151, 161  
Gheysels 219  
Gibson 189, 219  
Gizenga 18, 32, 34, 35

Gondwe 123

Goodbrand 131, 132, 133

Green 156

Gretsty 180, 181

H

Habgood 182, 183

Hallonquist 54, 57, 58, 59, 62, 66, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83,  
86, 90, 91, 92, 104, 107, 108, 109, 110, 118, 127, 128, 201, 212,  
225

Hammarskjöld 9, 13, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 39,  
40, 42, 43, 44, 45, 53, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 71, 72,  
73, 76, 83, 86, 88, 89, 104, 107, 108, 110, 120, 121, 135, 145, 153,  
165, 173, 189, 196, 197, 199, 203, 214, 215, 216, 219

Hammarskjöld Bo 213

Hammarskjöld Sten 213

Hammond 94, 95, 128, 130, 131, 132

Heap 168, 169, 172, 189

Heerden 124

Hjelte 61, 66, 71, 104, 198, 213

Hope 181

Hunkin 124

Huyghes 34

I

Ileo 31

J

Janssen 17

Johnston 173

Jones 186, 187

Joubert 124

Julian 62, 66, 76, 106, 108, 110, 118, 119, 121, 134, 135, 151, 168, 175,  
176, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 197, 214, 219

K

Kalonji 29

Kankasa 105, 229

Kasavubu 13, 14, 15, 21, 25, 30, 31, 33, 35, 212

Kavanagh 178, 179, 180, 181, 182

Kempis 45, 67

Kettani 28

Khiari 64

Kibwe 42

Knight 143, 144, 145, 224

L

Lalande 53, 63, 72, 76, 107, 108, 110, 118, 141, 199, 213, 218

Lansdowne 40, 45, 58, 68, 72, 73, 88, 94, 98, 127

Linnér 13, 36, 44, 61, 64, 215

Litton 50, 55, 59, 66, 72, 107, 108, 110, 118, 199, 213

Ljungkvist 53, 54, 56, 57, 62, 64

Lowe 97, 99, 163, 164

Lowrie 167

Lumumba 12, 14, 16, 17, 18, 21, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35

M

Macaskill 148, 149

Maria 179, 185, 186, 187, 188

Martin 87, 88, 90, 91, 92, 103, 107, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 145,  
223, 224, 225

Matlick 150, 151, 156, 164, 169

Mattson 231

Mayne 137, 139

Mazibisa 115, 158, 159, 160, 165, 231

McGrath 185

McKeown 44, 47, 48

McNabb 175, 177, 179, 180, 182

Mobuto 18, 31, 32, 34

Monks 177, 178

Moyo 140, 141

Mpinganjira 114, 138

Mubanga 158, 159, 160, 163, 165

Muhau 135, 136

Munongo 26, 34  
Murphy 74, 129, 144, 145, 147  
Mussell 145, 146, 148, 150, 153, 156  
N  
Nkofela 158, 159, 163, 166, 167  
Nkrumah 18, 22, 31  
Noe 45  
Noork 50, 59, 64, 66, 76, 104, 199, 213  
Nuns 169, 172, 191  
O  
O'Brien 39, 42, 46  
Olsson 51, 52, 59, 61  
P  
Parkes 74, 146, 147, 148, 168  
Pennock 132, 133, 134  
Peover 89, 90, 100, 101  
Persson 61, 66, 71, 72, 104, 197, 199  
Phillips 94, 95, 96, 156, 188  
Pollitt 168  
Q  
Quijano-Caballero 84, 218  
R  
Ranallo 61, 62, 63, 66, 76, 199, 214  
Reed 96, 149, 155  
Rikhye 28  
Robinson 168  
Rosén 56, 62, 63, 66, 73, 198, 213  
Ross 197  
Ruys 34  
S  
Saunders 153, 156, 157, 168, 172, 173  
Schrijver 14  
Simango 111  
Sims 183

Slim 22

Smith 197

Söderström Elisabeth 215

Southey 155

Stevens 197

Svanepoel 219

T

Taylor 152, 157, 161, 168

Thorogood 73, 74, 81, 129, 143, 144

Tjernell 56

Towlson 137

Tryggvasson 51

Tshombe 19, 21, 24, 25, 27, 28, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 58,  
71, 73, 80, 86, 88, 89, 90, 96, 203, 220

Turnbull 131

V

Vaughan 135, 136, 137

Virving Bo 225

Vosloo 87, 223

W

Walsh 153, 157, 161

Weischhoff 200, 214

Weitz 137

Welensky 40

Wilhelmsson 50, 51, 55, 56, 57, 199, 213

Wilkins 89, 98

Williams 129, 133, 147, 156

Wilson 151

Wright 124, 148, 149, 152, 163, 164, 165, 167, 196, 197

Wyk 89, 97, 98, 99, 132, 133, 134, 149, 150

Y

Yealdon 83, 84, 218

Youlou 25



Sten-Erik Molker

Så börjar det. “Vi skall visa hela världen vad den svarte mannen kan åstadkomma när han arbetar i frihet. Vi skall göra Kongo till ett lysande exempel för hela Afrika. Vi skall se till att freden inte är gevärens och bajonetternas fred utan hjärtats och den goda viljans fred”. (Lumumba) Födslövåndorna är stora och när navelsträngen till Belgien klipps av upphör den sammanhållande kraften och den nyfödda staten förlorar näringstillförseln. Frihetens lycka blir kortvarig. Som så vanligt blandar sig storebröderna i den nyföddes välgång. Kongo är insvept i onskans dunkla slöjor. Kongos gryning ter sig mer som skymning. FN de nyfödda staternas välgörare lyckas inte stävja de onda makternas framfart. Av alla de vackra orden blir det motsatsen. Det enda man lyckas åstadkomma är att visa hela Afrika hur man inte skall hantera sin nyvunna självständighet. FN:s store “missionär” Dag Hammarskjöld beger sig själv till ett Kongo i gryningstimman. Han kommer till ett land vars himmel är full av stora orosmoln. Han be-stämmer sig för att bevingad möta marionetten Tshombe. SE-BDY, eller Albertina som hon är döpt till, flyger i afrikas skymning in i natten mot sin undergång. Så slutar det. VARFÖR?