



第六十八届会议

议程项目 175

调查达格·哈马舍尔德及其 随行人员罹难原因和情况

调查达格·哈马舍尔德及其随行人员罹难原因和情况

秘书长的说明

1. 根据大会第 1759(十七)号决议第 3 段，我有责任通知你，我注意到新证据涉及导致达格·哈马舍尔德及其随行人员罹难原因和情况。
2. 2012 年 7 月，由 Lea of Crondall 勋爵担任主席、成员包括前英联邦秘书长埃梅卡·安姚库和瑞典教堂荣誉大主教 K. G. 哈马尔的授权委员会成立了调查达格·哈马舍尔德罹难原因法学家委员会(下称“哈马舍尔德委员会”)，主席是斯蒂芬·塞德利爵士(大不列颠及北爱尔兰联合王国)，成员还包括汉斯·科雷尔大使(瑞典)、理查德·戈德斯通法官(南非)和威廉明娜·托马松法官(荷兰)。
3. 谨随本函附上 2013 年 9 月 9 日公布、随后正式提交我的哈马舍尔德委员会报告副本(见附件)。在 2013 年 9 月 27 日至 12 月 20 日期间连续提交的呈件中，哈马舍尔德委员会还提供了其报告所依据的资料。我的评估意见是，哈马舍尔德委员会提交的文件包括新证据。
4. 在这方面，似乎可能存在更多新证据，一些国家出于国家安全原因将其列为保密文件，而且在事发 50 多年之后仍然保密。随着时间的推移，我认为大会似宜鼓励会员国根据本国法律解密其掌握的任何有关记录。
5. 鉴于 1961-1962 年联合国调查委员会的罹难原因未详裁决，以及秘书长已掌握的新证据可能导致就前秘书长飞机坠毁原因的现有推测得出定论，大会不妨考虑以下选择办法：



(a) 设立一个包括法医和弹道学专家的独立专家小组，以审查新证据，评估其证明力，并向大会提出建议；

(b) 重启 1961-1962 年调查委员会；或

(c) 建立一个新的调查委员会。

6. 鉴于达格·哈马舍尔德在联合国内外无与伦比的服务和奉献及其留给后人的精神财富，我们必须寻求导致他及其随行人员不幸丧生的全部真相。

附件

调查委员会的报告

说明现有证据是否证明有理由根据大会 1962 年 10 月 26 日第 1759(十七)号决议重启对哈马舍尔德秘书长罹难原因的调查*

目录

	页次
1. 委员会与信托基金	4
2. 委员会的目标和工作方法	5
3. 1961 年地缘政治形势	7
4. 联合国与加丹加	9
5. 秘书长的干预	10
6. 抵达恩多拉	11
7. 坠机	12
8. 达格·哈马舍尔德之死	16
9. 以前的调查活动	19
10. 委员会的方法	21
11. 外部原因假设	23
12. 破坏?	25
13. 空袭还是空中威胁?	32
14. 官方串通?	42
15. 结论	46
附录 1. 哈马舍尔德委员会委员	51
附录 2. 哈马舍尔德调查信托基金	52
附录 3. 哈马舍尔德委员会专家	54
附录 4. 在委员会工作过程中直接向委员会提供信息或被委员会(或委员会代表) 约谈的证人	56
附录 5. 文献选辑	57
附录 6. 关于时区的说明	60

* 未经正式编辑即予印发。

1. 委员会与信托基金

1.1 1961年9月17-18日夜,一架搭载16人的瑞典飞机在当时的北罗得西亚(现为赞比亚)恩多拉附近坠毁。机上人员全部遇难,其中一人是联合国秘书长达格·哈马舍尔德。事件发生后立即进行的民用航空调查无法说明坠机原因,1962年2月罗德西亚调查委员会将坠机归因于飞行员操作失误,1962年4月联合国调查委员会与罗得西亚民航调查一样,无法确定飞机失事的原因。

1.2 联合国调查报告已提交大会,大会1962年10月26日第1759(十七)号决议请秘书长将任何与这一空难有关的新证据通知大会。

1.3 在随后的若干年中,出版发行了一些关于坠机背景、情形和原因的书籍、报告和文件。2011年,在坠机事件五十周年之际出版了苏珊·威廉斯博士题为《谁杀害了哈马舍尔德?》一书。该书没有明确答复自己提出的问题,但收集了那几年出现的惊人数量的证据材料。

1.4 针对威廉姆斯博士的书,Lea of Crondall勋爵成立了一个国际授权委员会,并邀请刚退休的英格兰和威尔士上诉法官斯蒂芬·塞德利爵士担任法学家委员会主席,调查这一空难。荷兰威廉明娜·托马松法官、南非理查德·戈德斯通法官和瑞典汉斯·科雷尔大使(瑞典)同意与斯蒂芬爵士共同工作,担任委员会委员。他们的履历见附录1。所有人都无酬工作。这是他们的报告。

1.5 委员会的商定职权范围是报告现有证据是否证明联合国大会有理由重启调查,实质上,大会1962年10月26日决议暂停了这项调查。

1.6 授权委员会组建了一个信托基金,主要目的是资助委员会进行调查。附录2所列受托人为支付委员会费用捐款或筹款。他们本身无酬工作。所达成的一项相互谅解是,该信托基金将协助委员会开展工作;委员会将完全独立于信托基金运作,并得出自己的结论。

1.7 福得律师事务所是伦敦主要律师行,向委员会提供无偿律师服务。他们就各种法律和后勤事项提供了宝贵的咨询意见和援助。

1.8 委员会感谢伦敦道提街法律协会 Heather Rogers QC 和 Ben Silverstone, 他们为公益计通过福得律师事务所向委员会提供了专门法律意见。

1.9 委员会还感谢附录3中所列的一些主要技术和医疗专家,他们奉献自己的时间和知识,使委员会能够就科学和技术问题达成知情意见。

1.10 委员会工作的关键是信托基金提供了一名有薪秘书 Bea Randall(科学学士、硕士),没有她我们就无法运作,她的工作远远超出了职责要求。感谢她所做的许多工作,包括采集、整理和储存我们的证据等。

1.11 我们从其他来源获得非常宝贵的自愿援助。Sepideh Golzari(法学士、法学硕士)利用电子表格对委员会现有证据材料进行了分析,这有助于相互参照,确保全面。她还编制了附录 6 中的表格。代表委员会在美国进行的研究也是由 Thomas John Foley(学士、法律职业博士)自愿进行的。

1.12 莱顿大学一个学生志愿者小组(Annelore Beukema、Thijs Beumers、Kitty ten Bras、Martijn Hekkenberg、Abram Klop 和 Danielle Troost)在教授 Alex Geert 博士的监督下,对上文 1.1 节提及的三个正式调查进行了详尽无遗的对比,从而能够一看便知当时如何处理所掌握的证据。

1.13 这些表格将通过委员会网站查阅,我们将其视为三级证据,并向表格制作者表示感谢。

2. 委员会的目标和工作方法

2.1 人们有理由问,在事件发生整整半个世纪之后进行此类调查除了可能助长围绕坠机的种种推测和阴谋论之外,是否能够取得任何结果。我们的答复以及我们一直愿意奉献我们的时间和精力原因是,首先,知情永远胜于无知;其次,时间的推移非但未模糊事实,有时能够披露事实。我们希望,本报告证明了我们的初步看法,即我们在刻意限制的职权范围内进行的调查可能有助于对现代世界历史的一个重大事件提供新的解释。能够确定的事实真相对于罹难者家属仍然非常重要,特别是罗得西亚进行的调查将对这一空难归咎于机组人员。

2.2 委员会无正式法律地位,所以在没有任何强迫权的情况下征求和接受证据。这不仅使委员会能够尽量不拘形式地运作,而且对证据的采集产生极小或不产生任何不利影响;如果产生影响,则是有利影响。偶尔有人尝试与我们讨价还价,但从未进行任何交易以换取证据。我们感谢附录 4 所列的活证人,他们自愿作证。他们的证词将记录在案,供今后调查使用。

2.3 由于委员会职权范围没有扩大至得出明确的调查结果,同样由于时间的推移,现场调查一直不是我们工作的基础。但认为至少二位委员访问恩多拉(今赞比亚境内)至关重要。戈德斯通法官和委员会主席于 2013 年 5 月进行了这次访问。他们能够采访一些当地目击者,三次正式调查均未请这些目击者作证;他们还检查了坠机现场及恩多拉简易机场和管制塔(后者于 4 月(坠机前)开始运作)。

2.4 除了使用录音和笔录约谈活证人,或取得其书面证据,委员会还集中整理了关于坠机事件情形的所有现有证词记录。

2.5 委员会感谢官方档案工作者,在他们的帮助下,委员会在比利时、瑞典、联合王国和美利坚合众国进行了一系列档案调查。他们促进了我们的调查工作,本报告对这些来源作出阐述。然而,即使过了这么长时间,我们仍无法查阅数量

有限的档案。其中之一是目前正在整理的比利时萨比纳航空公司档案(但清理人在他认为相关的存档中一无所获)。在使用法定披露权方面一直很保守的瑞典国家档案馆本可为委员会病理学家的工作提供更多帮助(见下文第 8.9 节)。正如本报告下文表明,美国国家安全局似乎持有相关但保密记录。

2.6 我们工作中的一项重大发展是 2013 年 4 月联合王国国家档案馆公开所谓迁移档案中的北罗得西亚文件:即在非殖民化时代移交权力前夕,送至英国的前英国殖民政府当局的文件,这些文件现在才逐渐公布。在编写本报告过程中使用了这些文件。

2.7 在此仅举例说明最近获得的文件和证词如何加大我们工作的信息量,下文第 5.7 至 8 节内容涉及达格·哈马舍尔德与莫伊斯·冲伯计划在恩多拉的会晤,这些内容大量借鉴了尼尔·里奇(索尔兹伯里英国高级专员署一等秘书,军情六处特工)的秘密报告,该报告目前在埃塞克斯大学与奥尔波特勋爵的文件一起存档;登齐尔·邓奈特向我们提供其编写的未发表的原稿备忘录,1961 年他是驻加丹加英国领事;英国外交官布赖恩·昂温爵士向委员会提供一个约谈记录,他当时在恩多拉担任英国驻罗得西亚高级专员奥尔波特勋爵的私人秘书。

2.8 此外,正如本报告表明,1961 年至 1962 年期间联合国委员会未获得或似乎忽视了我们提及的大多数目击者证词。

2.9 我们选择不用脚注或完整的文献目录增大本报告篇幅。上文 1.3 节提及的选定文献目录载于附录 5。委员会和信托基金打算以电子方式提供其所有证据材料,无论是一级、二级还是三级材料,从而可以找到本报告一切信息的来源。

2.10 为避免混淆,所有时间都调到恩多拉当地时间。为协助查阅我们的源材料,附录 6 以表格形式列出我们认为 1961 年 9 月 17 日至 18 日相关时区之间的关系。

2.11 我们没有设法约谈仍然在世的两位重要人士:达格·哈马舍尔德的传记作者布赖恩·厄克特爵士和瑞典驻刚果前领事本特·勒舍。1993 年,瑞典政府要求该领事就此飞机坠毁事件提出报告,自那时起他表达了进一步意见。他们的有关意见众所周知,但让他们参与我们的审议工作似乎与我们形成独立意见的任务不符,这并非是对他们二人的不尊重。

2.12 在我们掌握的材料中,苏珊·威廉姆斯所著的《谁杀害了哈马舍尔德》一书是重要因素。由于威廉姆斯博士也是受托人,我们应说明,始终对她的投入和其他投入一视同仁,对另一受托人汉斯·克里斯蒂安·西门森进行的广泛研究也是如此,他一直无偿为我们提供其研究成果。还应指出,向委员会提供分析或专家证据者有时主动就委员会职权范围内的问题表达意见。委员会注意到这些意见,一直谨防其替代自己的判断。

2.13 最后，必须强调指出，本报告(相对于我们的数据库)并不全面。如要全面，本报告则需与托尔斯泰小说般冗长，与普鲁斯特小说般复杂。这也将意味着取消我们的时限——2013年9月提出报告——进行无限期的调查。在大约十二个月期间，我们所做的是审阅一切能够与我们职权范围相关的材料；作出能够解释已知情况的工作假设；整理我们对与这些假设有关的材料的分析；就我们最初的问题作出合理结论：联合国大会是否有正当理由恢复自己的调查？

3. 1961年地缘政治形势

3.1 1961年非洲非殖民化进程到已经达到关键阶段。主要欧洲殖民列强英国、法国、葡萄牙和比利时面临给予其殖民地独立的压力，这一压力不仅来自土著解放运动，而且来自联合国。联合国两个主要成员，美国和苏联都不支持欧洲殖民主义，对他们而言，欧洲殖民列强撤出将开拓新市场和新势力范围。相形之下，罗得西亚联邦和南非幸存的白人少数政权极为害怕这一进程。

3.2 1960年6月30日比利时交出对刚果的主权，民族主义政治家帕特里斯·卢蒙巴当选总理。卢蒙巴希望维护民族团结，提名其对手约瑟夫·卡萨武布担任总统，但刚果军队在数日内反叛。比利时定居者随后大规模外逃，促使比利时进行军事干预。1960年7月11日加丹加政治家莫伊斯·冲伯在比利时军事指挥部的公开支持下，宣布加丹加省为独立国家。

3.3 加丹加拥有刚果大部分已知矿产资源，包括世界上最富铀和五分之四的西方钴供应。加丹加省矿产主要由一家比利时公司(上加丹加矿业联盟)开采，该公司立即承认 Elisabethville 分裂政府，并开始向其支付特许权使用费。因此，莫伊斯·冲伯政权资金充足，而且只要加丹加继续独立于刚果，矿业联盟的资产就没有被没收的风险。

3.4 美国本身需要平衡其对非殖民化的支持和对刚果资源、特别是铀的担心。美国担心如果民族主义政府获得控制权，铀会落入苏联之手。1960年8月，急需帮助的卢蒙巴接受了苏联的技术援助。1960年9月，卡萨武布总统解散刚果议会，军队上校约瑟夫·蒙博托夺取政权。1961年1月，据称在比利时、英国和美国安全部门的纵容下，卢蒙巴和另外2名刚果主要政治人物被蒙博托部队人员绑架，他们被带到加丹加省后遭到酷刑和杀害。

3.5 位于刚果东南的英国殖民地北罗得西亚是罗得西亚联邦的一部分。该联邦是英国1953年建立的北罗得西亚、南罗得西亚和尼亚萨兰政治联盟，旨在保护白人少数人统治。根据宪法，该联邦是英国属地，因此联合王国负责其外交关系。联邦总理罗伊·韦伦斯基爵士从任何意义上说都是重量级政治家，他敏锐地意识到在其境内建立苏联支持的土著政权的影响。对于定居人口而言，加丹加省边界管制疏松，因而能够在主要铜带镇恩多拉与加丹加首府 Elisabethville 之间自

由往来。然而，联邦的战略重点是确保政治解放和多数人统治不从刚果传至联邦。为此，联邦设法确保一个没有威胁的政权在加丹加掌权，形成韦伦斯基所称的泛非缓冲区。因此，联邦欢迎冲伯夺权。韦伦斯基对联合国及其在中部非洲的政策和活动的敌意也就相应强烈。1961年4月21日他向时任英国外交大臣霍姆勋爵发报(密级)，坚决反对联合国努力结束加丹加分离状态。

“我不理解联合王国政府和美国政府如何能够袖手旁观，任凭这一悲剧展开，显然丝毫未阻止最后屠杀所有勇士。

.....

.....。冲伯是联邦的好朋友。他的政权基于我们支持的种族伙伴关系崇高理想.....。

.....

在刚果，最后具有讽刺意味的是美国买单！”

1961年9月6日发给奥尔波特勋爵的一分电报记录了韦伦斯基的电文，他要求英国“公开谴责联合国的行动”，并警告说他可能派联邦军队到刚果边境。

3.6 虽然英国和比利时都是联合国会员国，在国家层面没有正式结盟，但他们与美国和南非利益集团之间存在强大的商业联系。联合矿业与英国坦噶尼喀特许有限公司(又称 Tanks)的关系密切：Tanks 董事长查尔斯·沃特豪斯上尉也是联合矿业董事。Tanks 还与英美资源集团、罗得西亚选矿托拉斯集团和不列颠南非公司有联系。此外，他们共同关切的是，一个独立的非洲国家可能没收外国商业股份，如埃及 1956 年的做法，南非担心其主要在罗得西亚实行的种族隔离制度将随着民族解放运动南移而发生多米诺骨牌效应。

3.7 作为负责该联邦事务的殖民国家，英国的作用复杂。许多证据显示，关于联合国在刚果的存在，伦敦与索尔兹伯里(当时是联邦首府，现称哈拉雷)之间有分歧。外交次官兰斯多恩勋爵设法执行白厅政策，支持联合国努力实现停火，并在适当时候使加丹加回归刚果国。相形之下，罗得西亚联邦英国高级专员奥尔波特勋爵在飞机坠毁当夜对秘书长飞机失踪漠不关心，我们还要再谈到这一点，现在能够从他的存档文件看到，他坚决支持联邦至上政策。坠机一周后，他发急件给伦敦，将这起空难归咎于联合国“完全不了解中部非洲情况”，还说“最好交由对那部分世界有经验的欧洲处理”。

3.8 奥尔波特勋爵当时的私人秘书布赖恩·昂温爵士这样向我们说明联合王国的矛盾立场：

“美国非常坚决地支持联合国。虽然我们原则上与美国一致，但我认为英国政府更关切联合国的行动，我们在纽约作出更多陈述”。

3.9 然而，在委员会文件和其他材料中都有证据显示，美国行政当局和美国中央情报局之间的政策有分歧。虽然行政当局的政策是支持联合国，但美国中央情报局可能一直向加丹加提供物资：例如见下文第 13.17 节。

3.10 上文各段并不力求全面，只是要说明为何在 1961 年 9 月之前，加丹加省分裂对一些国家或国家机构和主要商业企业有利害关系。总之，比利时、英国和美国安全部门、罗得西亚联邦(及其英国支持者)和南非共和国有理由不欢迎统一和独立的刚果这一前景，而这是联合国的政策和达格·哈马舍尔德要实现的使命，并且得到英国政府和美国政府的支持。

4. 联合国与加丹加

4.1 1961 年 2 月 21 日，安全理事会第 161(1961)号决议决定：“采取措施使不属联合国司令部指挥之所有比利时与其他外国军事和同军事人员及政治顾问以及雇佣兵立即撤离刚果”。依据这一授权，联刚行动(联合国刚果行动)增强了在刚果的军事存在：截止 1961 年 3 月，在爱尔兰的肖恩·麦基翁将军指挥下的联刚行动多国部队为 15 000 多人。

4.2 加丹加可支配的资源包括至少一架(可能若干架)富加教师喷气式战斗机和几名能飞这种机型的雇佣兵。该型飞机装备两挺机枪，并能够投掷小型炸弹，其中一架飞机曾数次骚扰当地的联合国运输机。正如下文所述，第二架富加飞机是否可用可能是个重大问题。加丹加在 1961 年 9 月拥有一架以上可作战的富加飞机的证据来自两个“内部”消息来源。一个来源是前雇佣兵杰里·皮朗，他在其回忆录《雇佣兵指挥官》中称，联刚行动的行动给加丹加留下了“两架富加教师喷气式教练机”和一些其他飞机。另一个来源是驻伊丽莎白维尔的前中情局官员大卫·多伊尔提供的证据，他曾亲眼目睹三架这种飞机被秘密运到加丹加：见下文第 13.17-18 节。

4.3 联刚行动部队 1961 年在刚果的活动确实很复杂，在历史上和政治上存在争议。爱尔兰外交官唐纳尔·克鲁斯·奥布莱恩代表联合国行使了政治指挥权，但并非总是获得普遍好评。目前对我们而言，只需记住，奥布莱恩认为首要任务是迫使冲伯将雇佣军从他的军事机器中驱逐出去并承认刚果政府在利奥波德维尔的权威。冲伯的拒绝导致联刚行动实施了 Rumpunch 行动。尽管联刚行动的武器和空中力量处于劣势，但还是成功地于 1961 年 8 月 28 日占领了伊丽莎白维尔的一些战略要地。此时，英国、比利时和法国进行了外交干预，承担了将被联刚行动俘虏的雇佣兵驱逐出境的责任。但加丹加的分裂活动并未显现崩溃或妥协的迹象，而且至少有 100 名雇佣兵仍下落不明。

4.4 联刚行动因而发起了 Morthor 行动，旨在夺取伊丽莎白维尔的主要建筑并促成以酷刑和谋杀的罪名逮捕冲伯和他的 4 名部长。该行动于 1961 年 9 月 13 日

启动，但遇到的阻力比 Rumpunch 行动更大。联刚行动发现自己有可能成为内战中的一个交战方，便试探性地提出停火。秘书长正是在试图开展随后谈判的过程中丧生。

5. 秘书长的干预

5.1 达格·哈马舍尔德和他的团队于 1961 年 9 月 13 日从纽约来到利奥波德维尔。他的使命是与刚果政府讨论一项援助方案，但他抵达的那一天，在他不知情也未批准的情况下，实施了 Morthor 行动，他被迫把注意力转向由此产生的危机。英国驻伊丽莎白维尔领事馆努力促成冲伯和奥布莱恩之间的停火谈判，从而将奥布莱恩提出的冲伯必须首先承认刚果统一和中央政府权威的要求束之高阁。冲伯当时拒绝会见奥布莱恩，并希望与秘书长进行谈判。

5.2 周六，9 月 16 日，战斗丝毫没有减弱，哈马舍尔德向冲伯提出两人在罗得西亚会晤的提议。冲伯通过英国驻加丹加领事登齐尔·邓尼特(Denzil Dunnett)同意会面，并提议在北罗得西亚的班克罗夫特会面。哈马舍尔德答复称必须首先停火，并且鉴于班克罗夫特的降落设施较差，提议两人在恩多拉会晤。冲伯通过邓尼特同意了这两个条件，但试图添加自己的一些条件。但是，当哈马舍尔德试图拒绝其中一条额外条件时，邓尼特告诉他冲伯将要乘飞机去恩多拉。

5.3 9 月 17 日，周日，军情六处官员兼高级委员会驻索尔兹伯里的一等秘书尼尔·里奇(Neil Ritchie)与两架小飞机接冲伯和邓尼特去恩多拉。他在基普希找到了两人，当时联合矿产公司驻伊丽莎白维尔助理总干事 Henry Fortemps 与他们在一起。冲伯与可能是三名他的部长于当地时间 17 时到达恩多拉。他们一行在恩多拉机场的一个小房间里等待兰斯当勋爵和秘书长从利奥波德维尔到来。

5.4 17 时 51 分，达格·哈马舍尔德的飞机——一架注册为 SE- BDY 的 DC6 包机(被其机组成员称为阿尔贝蒂娜)，从利奥波德维尔恩吉利机场起飞，前往恩多拉。

5.5 兰斯当勋爵的专机于约 22 时 30 分从利奥波德维尔抵达恩多拉，他曾借一次正式访问的机会在那里与达格·哈马舍尔德举行会谈。按他自己的建议，他此时飞往恩多拉以促成停火谈判，但按照秘书长的建议——兰斯当后来称之为出于“政治原因”——他不与联合国一行人一道飞行，并提前出发。我们应该即刻指出，我们没有发现这有任何可疑之处，也没有理由怀疑这个建议是否来自哈马舍尔德：这在外交上和政治上是恰当的。

5.6 由于没有任何关于哈马舍尔德抵达的消息，冲伯被送往省高级专员的住宅等待。他的妻子和三个孩子已经在北罗得西亚，第二天早上被带去与他会合。

5.7 截至9月17日午夜，除冲伯一行外，还有下列人等出现在恩多拉机场：英国高级专员奥尔波特勋爵、他的私人秘书布赖恩·昂温、罗德西亚高级委员会和区域委员会官员、英国驻加丹加领事登齐尔·邓尼特(与他去伦敦途中的妻子和孩子在一起)及英国次官兰斯当勋爵和他的私人秘书迈克尔·威尔福德。在场的还有机场经理约翰·“雷德”·威廉姆斯、一大群被拦在机场外围迎接秘书长的非洲人及相当数量的记者。

5.8 此外，至少一名南非雇佣兵指挥官杰里·皮朗的回忆录称，他和另外两名雇佣兵当时在机场，另有两名雇佣兵“在城里”。在恩多拉显然存在资深雇佣兵，其中一些人在机场，这一点始终未得到解释(只有皮朗说这是巧合)。需要结合2013年一名前助理警察督察阿德里安·贝格提供给委员会的证据看待此事。该证据显示，他当晚值班，“以确保没有充分理由在机场的人离开”。他不记得是否曾驱逐任何人。这些人在那里的原因是否是他们已经得到当晚将有事发生的风声，仍是值得推敲的问题。

5.9 由于存在遭到加丹加军用飞机骚扰的风险，秘书长曾要求其他国家提供空中掩护。埃塞俄比亚曾同意提供喷气式战斗机，但在飞往恩多拉的当日，英国政府未能提供准予其飞越英属东非领土的必要许可。虽然有人认为这是故意的，但委员会没有发现令人信服的证据表明其原因不主要是由于伦敦对于处理该请求的迫切性缺乏认识。

6. 抵达恩多拉

6.1 阿尔贝蒂娜是从瑞典泛航航空公司包租的飞机，分配给联合国部队指挥官使用，机组成员为机长佩尔·哈隆奎斯特上尉、Nils-Erik Åhréus上尉和副机长Lars Litton。¹ 飞行期间保持无线电静默，以免飞机暴露，遭到加丹加方面的攻击，但安排在紧急情况下，利用机上的一名瑞典操作员(Karl Erik Rosén)和在利奥波德维尔地面上的另一名瑞典操作员使用瑞典语进行通信。在利奥波德维尔的联刚行动通讯官一直在监听该飞机的无线电频率，但任何阶段均什么都没有听到。为了进一步提高安全性，哈隆奎斯特上尉提交了一份飞行计划，称目的地为卢卢阿堡。在起飞前不久，他告诉一名联刚行动的同事，他的实际目的地是恩多拉。他解释说，他将把航向设置为卢卢阿堡的无线电信标，但是从卢卢阿堡之后将不得不自己导航。哈隆奎斯特是一个导航专家，曾在泛航航空公司教授导航。我们将另外讨论飞机本身的安全性。

¹ 出于尊重，我们记录下其余人的姓名：艾丽斯·拉朗德看待这件事，(秘书)、海因里克·维施霍夫(非洲问题专家)、弗拉米尔·法布里(法律顾问)、比尔·拉纳洛(保镖)、哈罗德·朱利安(联刚行动代理安保主任)、塞尔日·巴罗，弗朗西斯·艾韦尔斯、斯蒂格·奥洛夫·耶尔特和佩尔·艾德瓦尔德·佩尔松(联合国警卫)、尼尔斯·约兰·威廉松(飞行工程师)和哈罗德·努尔克(事务长)。

6.2 飞机特意采取了迂回路线，以避免遭到加丹加战斗机拦截。飞机从利奥波德维尔向东飞向坦噶尼喀湖，再向南沿刚果边境飞向恩多拉。地面控制直到 22 时 2 分才听到飞机呼叫索尔兹伯里，询问兰斯当勋爵的飞机预计抵达时间，并确认本机为从利奥波德维尔飞往恩多拉的 DC6，估计自己抵达时间为 0 时 35 分。飞机被告知，兰斯当预计于约 22 时 17 分抵达。22 时 35 分，恰好是兰斯当实际到达时间，该飞机告知其方位在坦噶尼喀湖的南端上方。飞机似乎从这里由东或东南方接近恩多拉。飞机获准从 17 500 英尺下降至 16 000 英尺，并于 23 时 15 分报告完成下降。飞机报告它打算降落在恩多拉并很快再次起飞，目的地尚无法告知，但不会是利奥波德维尔。23 时 32 分，索尔兹伯里将无线电联系移交给恩多拉的空中交通管制。

6.3 飞机于 23 时 35 分呼叫恩多拉，告知估计将于 23 时 47 分正切跑道，并于 0 时 20 分抵达。恩多拉塔台答复了天气和大气数据。23 时 57 分，飞机确认收到信息，并要求准许下降。飞机得到下降许可，并被要求报告“下降起点”，其后就飞机着陆后的意图进行了一段对话。随后，0 时 10 分，飞机报告：“见到你的灯光，恩多拉上方，正在下降，确认海平面气压。”恩多拉回答：“明白，修正海平面气压 1 021 毫巴，报告达到 6 000 英尺。”SE-BDY 回答：“明白，1 021”。随后就是沉默：SE-BDY 从未降落在恩多拉。

6.4 与 SE-BDY 地面通信的上述记录来自看来是唯一的现存记录，该记录是在拖延了 32 个小时之后，由恩多拉资深空中交通管制员阿伦德尔·坎贝尔·马丁在没有必要的录音的情况下根据手写笔记整理的。我们以后还要再次探讨其真实性和可靠性的问题，但我们在这里提出这一点是因为，由于我们下文将提出的理由，就其本身而言，我们认为今后的任何调查均很有可能将这个记录视为一个合理可靠的记录。鉴于下文第 13.5 节及后文的内容，此一特性可能至关重要。

6.5 “修正海平面气压”所标示的空气压力读数的重要性在于，它使机组成员得以重新调整飞机的高度表，以显示依据海平面调整的气压。虽然有人认为在阿尔贝蒂娜接近恩多拉时得到的是错误的海平面气压，但在坠毁后发现的所有三个高度表均得到了正确校准。下文第 10.3-4 节讨论了故意诱使出现高度表错误导致坠机的说法。

7. 坠机

7.1 我们以后还会单独讨论(见下文第 14 节)飞机残骸最早何时被定位这个有争议的问题。目前我们的记录是飞机坠毁在一片森林地区，在恩多拉机场以西约 9 公里，高度为海拔 4 285 英尺，比机场高 160 英尺。首先被飞机砸中的树木高约 70 英尺。

7.2 飞机进场航道符合规范。当时天气平静，天空无云，还有月光。飞机极有可能从南或东南方向飞越了基本为东西向的跑道，然后又在从西面着陆之前开始左手方向转弯。恩多拉的空中交通管制员通常允许飞机用大约 4 分钟完成这个动作：一分钟向北，两分钟向西，然后用两分钟完成一个弧线，使飞机对准跑道。显然，就是在这个最后的弧线上、当时是东南方向，阿尔贝蒂娜坠毁在下面的森林里。

7.3 检查现场的专家判断，这架飞机在触及树梢时，正以近水平的角度飞行，略向左舷倾斜。从这个时间点开始，其下降角度提高到约 5°，倾斜角度也增加了，此时飞机的左翼首先击中树木、然后击中地面靠近一个 12 英尺高蚁丘的地方，导致飞机侧向翻滚，右翼折断，并最终面朝西向停了下来。鼻锥已脱离机身。飞行员曾表示飞机的燃料储备可能需要在恩多拉加足，但联合国调查团估计在 5 吨以上。这些燃料洒在其左舷发动机这最后 300-350 英尺的轨迹上，似乎右舷发动机的燃料也喷洒在残骸上。

7.4 无可争议的专家证据后来确定，当时起落架已经放下并锁定，在撞击的瞬间发动机有动力，襟翼则设在常规的 30° 着陆角度。

7.5 在飞机残骸中发现的尸体上，4 个手表停下来时刻相差在 2 分钟内，因而得以将撞击瞬间定位在 0 时 10 分至 0 时 15 分之间——这个时间与我们所描述的哈隆奎斯特上尉最后一次有记录的呼叫恩多拉之后的着陆航线非常一致。虽然控制塔和飞机之间的进一步无线电通信可能未得到记录，但如果与塔台的无线电联络被切断，更可能是由于涉及飞机本身的严重事件。

7.6 同期调查得出的推论是，溢出的燃料在撞击时被点燃。但是，我们必须审查的一种理论假设，飞机坠毁后被人放火。因此，目前我们的记录是官员们于 9 月 18 日 15 时之后不久到达现场时（很明显不是第一次到现场——这是另一个有争议的问题），近五分之四的机身连同除两人之外的所有乘员均已被大火吞没。这两人是代理安保主任哈罗德·朱利安中士和秘书长。两人都在大火区域之外被发现。朱利安被大面积烧伤，但除烧伤外只有一个足踝骨折，他意识清醒并言语表达清楚。他在医院存活了 6 天。达格·哈马舍尔德已经死了，但没有被火烧伤。他的伤处是一个明显问题，我们将对此进行探讨。

7.7 在被烧焦的尸体中，联合国警卫塞尔日·巴罗的尸体在驾驶舱内被发现。我们后文还将讨论这件事，其可能的意义在于，巴罗是海地人，讲英语和法语。

7.8 一些坠机受害者被发现身体内嵌有子弹，巴罗是其中之一。他们随身携带了各种武器。大火是否能够引起弹药爆炸是一个问题（见下文第 13.33 节）。

7.9 有一个来自多个来源的证据（见下文第 13.31 节）：有人看到，在被烧毁的机身上有类似子弹孔的洞。

7.10 飞机因撞击和起火而遭到破坏，导致无法详细搜索机械故障的证据。我们只能说，没有关于任何此类故障的证据。

飞行员失误？

7.11 当时有人提出，飞行员发生失误的一个可能是，机组混淆了北罗得西亚的恩多拉和刚果利奥波德维尔的旧机场恩多洛。由于恩多洛的海拔高度比恩多拉低得多，使用恩多洛导航图就会误导飞行员以为他有更大的下降自由度。但没有任何证据表明发生过这种根本性的混淆，并且如果飞机与恩多拉控制塔台的无线电通信记录有任何可靠度的话，就有可靠证据证明并没有发生混淆。我们也未曾见过任何导航员此前或此后犯过此类错误。这个意见以及已经提交委员会的专家意见，基本排除了此类根本性混淆的可能。

7.12 恩多洛是利奥波德维尔的旧机场，距离许多小时的路程，在当时既没有进场控制也没有塔台：仪表着陆导航图标明了这一点，而且当机组人员开始寻找塔台频率时无论如何也会明白这一点。由于恩多洛不足海拔 1 000 英尺，对于一个像哈隆奎斯特这样经验丰富的飞行员，阿尔贝蒂娜 6 000 英尺的进场高度太高了，而对于海拔 4 160 英尺的恩多拉，这个高度是适当的。此外，到恩多洛的仪表进场是向东，然后向右，再向左；而阿尔贝蒂娜显然遵循的路线——这是正确的路线——几乎与此正相反。

7.13 委员会的专家顾问斯文·哈马尔贝里写道，“最后，”

“没有使用恩多洛(利奥波德维尔)航线图的最好证明是，上文所述军事手册 [美国空军/美国海军航空信息手册] 中可找到该图。修复的杰普森手册中缺少恩多拉图页，对此最好也是最自然的解释是，在坠机时这几页被放在飞行员前面(应该这样做)。”

7.14 因此，恩多洛推论没有具体事实支持，而且哈隆奎斯特上尉的丰富导航经验可推翻它。

可控飞行撞地

7.15 向委员会提供顾问意见的两名航空专家、事故调查员斯文·哈马尔贝里和麻省理工学院航空航天教授约翰·汉斯曼得出结论认为，所有客观证据——首要是飞机在树林中削出的痕迹形态和残骸的分布——均指向可控飞行撞地。

7.16 官方国际机构商业航空安全小组/国际民用航空组织对可控飞行撞地所下定义为：

“飞机毫无失控迹象地在飞行中撞击或几乎撞击地面、水面或障碍物。”

7.17 专家们认为，从残骸的分布局限一地可见，不可能发生了足以使飞行中的飞机部件解体的半空爆炸。飞机下降并撞击树梢，并“以几乎正常的下降角度继续冲向地面。”

7.18 如果这就是一切，这将意味着不必再开展任何进一步调查。例如，在进场航线上，飞机前方的地面隆起，暂时遮住了机场的灯光，这可被视为可控飞行撞地的充分解释。但斯文·哈马尔贝里的报告(汉斯曼教授表示同意该报告)接着写到：

“然而，仅仅从这种模式出发，仍不能彻底否定一些关于遭到破坏和攻击的理论，即有些关于一定但有限的失去可控性的理论，换言之飞行员被干扰或受伤。讨论此类理论必须要考虑到所涉及的其他事实，而不仅仅是切削痕迹和残骸形态。”

7.19 报告接着解释说，商业航空安全小组/国际民用航空组织对可控飞行撞地所下定义

“不包括旨在扰乱机组的外部敌对行动；这种影响会导致我称之为不受控制的飞行的情况。”

7.20 报告的结论是

“要发生一场像我们在 SE-BDY 一案中所看到的一模一样的事故，完全不需要外部干扰或敌对行为。”

委员会乐于接受这一结论。但没有必要用任何此类外因来解释这场灾难，而这本身并不意味着不存在任何外因。正如上文第 7.18 节引文中所述，这意味着，任何外因：

- (a) 必须来自其他证据来源，
- (b) 必须与已知事实一致。

7.21 在本报告其余部分中，委员会试图依据这些标准评价可能的的外因证据，同时，如上文第 2.12 节指出的那样，铭记必须在一些别人有时已形成强烈看法的问题上，形成自己的意见。在没有关于某种可能性更大的外部原因的确凿证据的情况下，尽管哈隆奎斯特上尉经验丰富，而且他进场降落的条件正常，可控飞行撞地的分析将继续成立。

8. 达格·哈马舍尔德之死

发现尸体

8.1 罗得西亚当局明显延误了至少 9 小时(可能还更多)才承认发现飞机残骸,令人不免疑心,他们这段时间内可能做了手脚,又试图掩盖。许多推测中最简单直接的说法是,夜晚或黎明之际在飞机残骸中间或近旁有人发现了还活着的达格·哈马舍尔德,把他挪至不远处击毙,同时纵火烧毁飞机。不那么极端的说法是,尽管哈马舍尔德被抛离了失事飞机,但落地的冲击力肯定要了他的命,而地面上的人在等着确认他已毙命。不管哪种情况,都包含一个前提假设,即某个级别的联邦当局对预谋之事是知情的,并为了结这件事在尽量争取时间。

8.2 在本报告后文中,我们会讨论夜间或黎明时发现残骸的可能性问题。三次调查活动中官方说法都是:飞行员 Craxford 9 月 18 日 15 时 10 分发现坠毁第一地点后,警车和救护车赶到了现场;发现了哈马舍尔德的尸体;找到了朱利安,并让他终于接受了救治。

8.3 雷·洛斯最近的陈述(参见下文第 14.13 节)使上述说法本身很成问题。他的意思是那天下午早些时候,因为怀疑一名非洲人从飞机残骸处抢走了东西,一个警察搜寻队已经到过现场了。他在陈述中接着说到发现了哈马舍尔德的尸体:

“我发现了达格·哈马舍尔德(原文如此)的尸体,仰卧,在一片焦土之外几英尺的地方。他只受了轻微的外伤,有些擦伤和血迹之类,身上布满尘土和细小的碎片。我试探了一下,发现已全无生气。我给他合上了眼睛……在秘书长旁边的地上扔着好些张纸牌。我记得有一张是黑桃 A,我想这太有预兆性了。我明白黑桃 A 可能是后来放到他的尸体上的,但我不知道怎么会弄成这样的。”

8.4 有人提出飞机可能没有坠毁失火,而是第一批赶到的人纵火,使飞机燃烧起来;他们发现哈马舍尔德还活着,就把他弄出来干掉了。这种可能性与朱利安警官及其他人的证词无法同时成立。朱利安警官等人说,飞机发生了爆炸之类或因其他原因在空中就起火了。有人推论说肇事者留下朱利安这个活口肯定是为了让他说出他们的所作所为,前述可能性与这个推论也不能同时成立。朱利安在住院期间没有叙述过任何这类事件也与上述可能性不相吻合。

8.5 出于这些原因,我们认为能从已知事实得出的唯一可靠推断是,在飞机残骸被烈焰吞没之前,秘书长就已被抛离。这个推断与飞机坠毁的任何假设原因之间都不相矛盾,由此,我们就要考虑调查活动的关键问题之一,即尸检问题,以便思考其后可能发生的事。

尸检的发现

8.6 为最初的罗得西亚调查活动准备的尸检报告没有推断死因。报告既没有谈到短暂存活了一段时间的问题，也没有谈到哈马舍尔德在临死前或刚死后身体被挪动过的问题。

8.7 驻刚果的挪威军事情报负责人比约恩·埃格少将在飞机失事后赶到恩多拉去收集秘书长的个人物品。他们让他见到了停放在太平间里的尸体。埃格在其离世两年前的 2005 年曾说，他看到哈马舍尔德的前额上有一个圆洞，也许是子弹孔。（埃格是二战时期抵抗运动的一名成员，有着出色的参战记录，因此对这类伤口毫不陌生。）他认为尸检照片没有显示这个伤口，尸检报告也没有提到这件事，本身就很可能可疑。尸检照片上有些痕迹表明很可能进行过修版（委员会一直没能找到底片），不过病理学家认为这些痕迹与压力造成的白斑相吻合（下文第 8.9 节摘要介绍了病理学家的报告）。

8.8 在威廉姆斯博士著作的序言中，她记下了病理学家 Robert Vanhegan、弹道学专家 Peter Franks 和法医学家 Peter Sutherst 这三位具有领先地位的专家的观点；她曾就罗得西亚文档中当时的照片和尸检证据是否可靠的问题咨询过这几位专家。三位专家都谈到了质疑官方说法的理由，但他们却无法代之以他们自己的可靠结论。Vanhegan 博士从他能看到的医学情况摘要推断说，飞机坠毁使秘书长失去意识，撞击力把他从飞机中抛出，然后还没有恢复意识，就因大脑及其他部位的损伤而立即或很快丧生。Sutherst 先生和 Franks 先生注意到失事画面的一些奇怪之处，而且最令人诧异的是，在所有照片上显然应当是秘书长尸体被发现之处的地方却都没有他的尸体。

8.9 委员会本身的报告对委员会工作大有裨益，这份报告是由三位优秀的欧洲病理学家编写的，他们是林雪平大学的 Lennart Rammer 教授、乌普萨拉大学的 Christer Busch 教授和卡迪夫大学的 Deryk James 博士。他们的主要结论是，尽管罗得西亚尸检报告存在某些不足之处，而且始终拿不到尸检的 X 光片，但是：

(a) 没有理由认为还存在任何更完整的尸检报告。

(b) “从尸检报告看，没有证据表明达格·哈马舍尔德受到过枪击、经受过爆炸或被烟熏过。”右侧太阳穴、左侧下颌骨和鼻子下缘的痕迹与观察到的其他创伤协调吻合。右侧太阳穴上及太阳穴周围可以看见的痕迹与面部受支撑面压力而出现的白斑相吻合。

(c) 伤处外观“强烈表明可能是从飞机中弹出时的减速力及后来与地面相撞时的冲击力造成的。”观察到的出血表明“他曾活着忍受创伤”，但后来意识就丧失了，没再恢复，存活的时间可能很短暂。

(d) 哈马舍尔德很可能是飞机撞地时被抛出的，因为他胸部大面积受伤，不可能自己从飞机里逃出来。没有迹象表明他系着安全带。

(e) 主要死因很可能不是颅内损伤，而是撞伤造成呼吸衰竭，引起肋骨、胸骨和胸椎骨折，出血流入胸腔。

(f) 不过，令人不解的是，骨骼损伤这么严重，但外表创伤和内脏受到的创伤却很轻。尸检报告中提到的 X 光片丢失以及尸检照片遗失不全使这个问题更加复杂。在这些资料缺失的情况下，唯一的办法是掘出尸体，利用 CT 扫描进行放射学检查。

(g) 在太平间拍摄的照片中显示的尸僵状态下的四肢姿势，加上面部的血流痕迹及尸斑和压力白斑的分布表明，尸体很可能先是俯卧姿势，后来变成仰卧，然后又被挪成坐姿或半直立姿势。

8.10 委员会认为上述内容是进一步开展工作的最可靠的出发点；不过，若一旦有证据表明脑部有一处或多处弹伤，那就要对上述内容作根本修正。要确认这一点，最明显要靠尸检 X 光片，但委员会及其他人迄今为止追踪这些 X 光片的所有努力均告失败。

8.11 委员会所请的病理学家建议，现在可以利用 CT 扫描进行详细检查而不必破坏尸体的完整性。我们仅据实记录这项建议，而没有就此提出任何建议。这件事于个人、于国家都极其敏感，委员会感觉自己不应置喙。

尸体挪动过没有？

8.12 现有证据强烈显示，在哈马舍尔德的尸体被发现之初，他很可能是面朝下，完全未被火焰烧到；后来他被翻过身来，面朝天 (Ray Lowes 第二天下午早些时候看到他时就是这个姿势)，为的是看看他是死是活；再后来他被架在近旁的一座白蚁丘上，那些烧炭人最初在清晨看到他、还有官方搜寻队终于到来时，他就在那个地方。可恶的是，在最后这一处，有人借机在他的衣领上放了张纸牌 (据说是黑桃 A)，现场对担架上的尸体拍摄的照片中能看到这张牌 (或类似的玩意)。

8.13 因此，大量证据表明，秘书长的尸体在 9 月 18 日下午之前很长时间就已被发现和摆弄过了，这一切很可能发生在坠机后很短时间内。不过，这个证据虽可以表示对他有敌意的人想确认他已经死了，但也同样可以表示不相干的人、又或趁火打劫的人在翻检他的尸体。不过，仍然成问题的是为什么这些人没有设法帮忙或找人帮忙。

9. 以前的调查活动

9.1 飞机失事两天后，罗得西亚联邦民航局按照国际民航机构的要求组织了空难调查活动。调查委员会会议不公开，其报告结论认为，飞机接近机场时的表现正常无误，只是比应有的高度低了 1 700 英尺。报告结论认为，这一证据不构成飞机失事的“具体”或“明确”原因，因为飞机毁坏程度如此严重，而唯一的幸存者联合国安保干事哈罗德·朱利安警官能提供的情况又是凤毛麟角。虽然委员会认为飞行员失误的可能性是存在的，但不能排除“一名或多名不明人员采取蓄意行动，迫使飞机不得不下降或撞在树上”这种可能性。

9.2 如下文所述，本委员会对这个结论表示赞同，因为委员会获得的专家证据与此吻合。本报告的主要目的是要考量是否值得更充分地考虑现在指向这类蓄意行动的任何证据。

9.3 继最初调查活动之后，又开展了两次重大公开调查。第一次是罗得西亚调查委员会，由首席大法官约翰·克莱顿爵士担任主席，1962 年 2 月提交报告。报告结论认为，飞机飞抵机场时采用的是目视下降操作程序，导致飞机高度过低。但委员会无法确定

“这是由于没有注意高度表还是误读了高度表。不过我们不得不作出结论，即飞行员把飞机降得太低，所以飞机撞到树上，然后坠毁在地。”

9.4 第二次公开调查是由一个联合国委员会开展的。调查报告于 1962 年 4 月提交。报告记载，委员会未发现表明破坏或袭击的证据，但不能排除这些可能性。委员会同样没有发现飞机出现设备故障的证据，但这种可能性也不能排除，“主要是因为飞机的一个重要部位毁于大火。”关于飞行员操纵失误的可能性，委员会没有发现证据表明任何一名飞行员丧失了行为能力，但也不能完全排除这种可能性，因为某些形式的的能力丧失通过尸检可能看不出来。委员会还考虑了飞行员可能发生的各种失误，包括使用了错误的仪表进近图或误读了高度表。虽然委员会感到无法排除这些可能性，但又没发现迹象表明这可能是失事的原因。

9.5 联合国大会在 1962 年 10 月 26 日通过的决议中表示，可能考虑重新调查这件事；我们现在要回答的问题就是大会是否有理由重启上述最后一项调查活动。为此，一定程度上要看所有前三次调查工作是否彻底，质量如何。

9.6 莱顿大学制作的一览表列出三次调查活动获取的证据，委员会正要把一览表放在自己的网页上(见上文第 1.12 节)。无可非议的事实是，哪次调查活动都没有达到调查人命案的现代标准，特别是依照关于生命权的当代判例法而言。调查活动同样没有明确设法在当地人中寻找证人。民航局的调查工作在有限材料的基础上作出了均衡、但不肯定的裁断。罗得西亚调查委员会报告中有迹象表明想

通过怪罪飞行员了解此案。我们认为对这两次调查工作进行更细致的分析和批评于事无补，但关键之处在于他们所掌握的证据同样为联合国调查委员会所掌握。

9.7 联合国调查委员会同之前的罗得西亚调查委员会一样，讯问证人时很大程度上依靠的是证人最初向民航调查委员会所作的陈述。这些叙述本身只是民航局调查委员会自己对没有留底的原始证词的概述。有些证人在接受后来的两个委员会的讯问时，给人感觉较之民航局调查委员会对他们证词的综述显得更模棱两可。另外，联合国委员会在挑选证人以听取证词方面似乎很保守，不仅在以前为调查活动作过证的人中挑选，而且在仅对警察作过证的人中挑选（例如，Chappell 和 Joubert 这两个证人说当时看到空中有另一架飞机。）

9.8 更泛泛地说，联合国委员会似乎受到罗得西亚委员会的态度的影响，后者对所听取的某些证人证词持不屑一顾的态度。从罗得西亚委员会的陈述中可见其思路之一斑：

“我们首先要表示，没有人提示、我们也想不出任何原因为什么有能力从空中袭击这架飞机的人真的想要袭击这架载着哈马舍尔德先生去执行使命的飞机。”

联合国委员会则报告说，“认为没必要重复此前的所有工作”；我们冒昧地认为，这是在一个不如自己可靠的先行者面前部分地放弃了自己的判断力。联合国委员会看似还采纳了罗得西亚委员会的观点，认为那些声称在 DC6 飞机周围看到了另一架飞机的非洲证人是出于民族主义原因在设法寒碜罗得西亚联邦政府，或让它威信扫地。

9.9 罗得西亚委员会的思路似乎尤其致使联合国委员会低估和忽视了朱利安警官这位唯一的灾难直接见证人的证词。联合国委员会的报告没有探讨朱利安证词的可靠性，而是直接把所报告的朱利安证词弃之不用。我们将在本报告后文中（见第 12.7-15 节）谈到朱利安在幸存的 6 天中已知说过的话以及他那段时间的明显状况。第一个调查委员会似乎信服了那位负责朱利安总体医护、却不承担具体临床责任的外科医生的证词。这位医生说朱利安在整个住院期间前言不搭后语，因此他说的话没一句可靠。我们后面会看到，其他医生和护士描述的情况与之相左，但调查委员会却未加认真考虑。一个显然的结果是，在有可能对朱利安的情况作证的 27 名证人中，罗得西亚委员会只听取了 8 人的证词，而联合国委员会只听取了这 8 人中的 5 个人的证词。

9.10 除上述情况外，我们还对联合国委员会收集资料过程中的另一个方面表示关切：部分资料收集工作完全交给了一个人，Hugo Blandori。他 1962 年 2 月 21 日向联合国委员会提交的报告没有作为附件列入联合国报告，却在刚果泛航航空公司总工程师 Bo VirvingIn 保存的文件中存留下来。Blandori 在报告中自称是咨询人，但却没说自己有什么资格或专长。他报告的前两节谈到 Hallonquist 机

长和给 SE-BDY 加油。之后，报告记载了各名证人的详细证词，其中包括一些非洲证人。报告的结论是，“关于非洲证人，我要指出，从他们的证词中极难分辨什么是真实情况，什么是捏造和臆想。他们的讲述中有太多矛盾和歧异之处。要是相信他们，就会推翻其他一般认为可靠的那些证人的证词。”还有很多类似的话。然后他说，“所以，非洲证人说他们看见了 SE-BDY 坠毁前有一架或多架小飞机[原文如此]在旁边飞行，我认为不能太当真。”他在报告最后几段示意，联合国委员会对他提出的建议有点动心，即对非洲证人的背景、品行和社会关系进行调查，但他最终又建议说，已经来不及做这件事了。看起来，联合国调查真相的工作某种程度上还要依赖 Blandori 的评估。

10. 委员会的方法

10.1 委员会在上文第 7.21 节中已阐明打算如何处理现已掌握的证据。

10.2 自这场空难发生至今半个世纪以来，各种其他解释层出不穷。简单地把所有这些都斥为阴谋推论与同等认真地对待所有这些说法一样都于事无补。本报告不准备把这些说法涉及的问题都梳理一番，而是打算在本节中提出本委员会的解释，说明其中两个更突出的推论在判断方面为什么站不住脚，并说明委员会打算如何处理更靠得住的推论。

“高度表”推论

10.3 如前所述(见上文第 6.5 节)，飞机失事后发现，机上的三个高度表都是准确校正过的。三个高度表的读数分别为 30.14、30.16 和 30.18 英寸，与恩多拉 1021 毫巴的修正海平面气压(根据海平面修正的气压)完全吻合。美国民航局专家和美国仪表制造厂技师的这个发现本来完全足以回应高度表错误导致飞机失事的推断，然而 Ingemar Uddgren 交给委员会的书面证词称，在 Albertina 失事的那次飞行过程中，他正在卡米纳(联合国在加丹加使用的机场)的塔台里。他听到了飞机的无线电报务员 Karl Erik Rosén 与卡米纳泛航航空公司的空中交通调度员之间的无线电通话。Rosén 报告说恩多拉报给飞行员一个修正海面气压值，调度员立刻看出这个数值会导致坠机。

10.4 委员会顾问 Sven Hammarberg 认为，出于他在自己的报告中探讨的原因，上述讲法肯定是错的；委员会接受他的看法。如果上述讲法是对的，那么机上的三个高度表在飞机坠毁起火后肯定被一名或多名具有必要专业知识的同谋者篡改过了。除了没有任何直接证据支持这种可能性外，如此在损坏的仪表上调整读数几乎不可能不引起后来在适当时候要对这些仪表进行检查的专家的明显注意。

“第 17 名乘客”推论

10.5 过去有人提出，飞机失事是由于渗透进来的第 17 名乘客企图劫持飞机造成的。他们提出的劫持原因之一是代表欧洲矿业利益集团的人想要说服秘书长，联合国不应坚持反对以军事力量将加丹加分裂出来。但不管假定这名渗透者是武装平民或雇佣军，还是像有人提出的那样是一名比利时飞行员，并进一步大胆假设在安保意识很强的旅程中竟无人注意到登上飞机的陌生人，两件事始终解释不通。一个是劫机者在一路上肯定有很多、还可能是更好的劫持飞机改道的机会，但他却肯定是等到飞机快要在恩多拉着陆时才下手。另一个问题是，既然失事现场只发现了 16 个人，每个人的身份都清楚，那么或者是第 17 具尸体被发现、认出继而又被隐藏起来，或者是劫机者幸存下来、逃跑了，抑或获救了。虽说没什么事是不可能的，但我们认为这种情形涉及太多虚无缥缈的假设，因此不值得进一步加以研究。

关于破坏的说法

10.6 源于南非的一项证据(见下文第 12.32-39 节)支持下述说法，即在利奥波德维尔时安装到飞机上的炸弹致使飞机的舵机失灵，在飞机马上就要抵达恩多拉时，这枚炸弹或是通过无线电指令被蓄意引爆，或是偶然被枪火引爆。出于我们要谈到的原因，我们认为这个说法的主要来源不值得信赖。这并不自动意味着这个说法本身是错的，不过必须用其他证据对之加以核实；迄今为止，还没有这样的证据。

10.7 与此不同的第二种破坏行为指控发表在 1978 年 8 月《阁楼》杂志上(别看这本期刊的表面，它有时会登一些严肃的调查文章)。文章逐字援引了一份据说是中央情报局 1962 年提交给肯尼迪总统的报告。这种指控最先在 1978 年 6 月 3 日的《华盛顿邮报》中提到，称苏联情报局克格勃把炸弹装在了飞机上，原因是苏联建议由一套“三驾马车”来取代秘书长办公室，“三驾马车”官员分别代表当时所说的第一、第二和第三世界，但哈马舍尔德拒绝了 this 建议，因而激怒了苏联。下文据说引自中情局报告：

“我们的实地技术特工收集的证据表明，飞机上的爆炸装置属于克格勃的标准燃烧弹设计。”

10.8 虽然目前委员会的已知信息来源没有提供任何证据支持这种说法，而且这一说法中相当一部分令人生疑，但显然如能知晓中情局报告(姑且假定上文所引准确无误)的依据是，则对未来任何调查都会很有价值。

空中威胁和空中袭击的可能性

10.9 不可避免地会有些人扬言击落了 Albertina，或声称知道是谁干的。无论如何，这些说法里最多只能有一个是真的，而且任何这类扬言只有与已经确证的

事实相吻合才值得加以调查。如下所述，委员会认为只有一种扬言能通过上述检验。

雇佣军介入的可能性

10.10 一些新出现的证据显示，武装人员迅速出现在失事现场。我们将会结合失事的责任问题来讨论这个证据及其可能含义。不过，我们要请大家留神。据联合国估计，到 1961 年初，约有 500 名外国雇佣军附属于加丹加的军队。他们一年能拿大约 4 000 英镑外带生活费，以 1960 年代的标准来看是很优厚的。这笔钱的主要来源大概是比利时和南非，但也非常可能另有商业来源。一些欧洲和南非雇佣军出现在我们追踪核查的陈述中。在这些人存身的花街柳巷里，口若悬河、自吹自擂的故事车载斗量，所以我们找他们了解情况的基点是，今后的任何调查活动都不会把他们说的话太当真，他们说的话都需要独立旁证才行。

当局反应

10.11 在下文第 14.8-10 节中，我们叙述了飞机失事发生在午夜刚过的时候，但失事现场怎么会据说到了转天午后才被发现。第 14.11-17 节叙述了这个官方解释为何令人忧虑，人们又为何有理由认为罗得西亚联邦工作人员和普通公众，或许还有其他人早都出现在现场了。有人提出，对朱利安警官见死不救、任凭他在热浪中忍受数小时煎熬的这些事件和虚张事件的发生顺序表明，事情不止是协调不力、办事无能，而是更加恶劣的合谋串通。

11 外部原因假设

方法

11.1 空难发生后的半个世纪以来，关于达格·哈马舍尔德罹难原因的证词和推论层出不穷，众说纷纭。这并不奇怪，因为最初的第一次和第三次调查未能对其罹难原因作出结论，第二次调查(罗得西亚调查委员会)可信度较低，原因如上文所述(见第 9.6 节)。由于部分官方档案不供查阅，可查阅的档案中似乎又缺少有相关意义的文件，因此更令人疑惑重重。我们在工作过程中成功地填补了一些、但远非全部漏洞。

11.2 在此特别说明，我们在努力进行重点查寻时，得到了哥伦比亚特区乔治·华盛顿大学国家安全档案馆的协助。但是，在编写这份报告时，委员会提出的披露资料请求还在等待批准，而且可能会遇到解密方面的障碍。下文将说明我们为什么把这看作一个焦点问题。

11.3 我们认为，仅仅是时间的推移并不导致可信度消失。证人叙述事件的可信度可能差异很大，有的叙述不甚准确但可靠，有的清晰明了但不真实；然而，经验表明，这种可信度的范围与时间的推移没有多少直接关系。我们牢记，不大可

能发生的事在现实中时有发生，并牢记，一个人没有给出真实或可靠的叙述，并不等于此人证词的反面就是真实的。这一点特别关系到我们所看到的一些电报通信，其中含有关于已知“阿尔贝蒂娜号”最后动作的相互矛盾的叙述。从逻辑上来讲，否定其中的一种说法并不意味着接受另一种说法，也不意味着同时否定两种说法，而是表明需要继续查寻更可靠的证据。

杜鲁门的说法

11.4 在此不妨提到一条独立证据，它虽然不是主要证据，但可能对我们的结论有影响。《纽约时报》1961年9月20日报道，前总统哈里·杜鲁门对记者说：

“达格·哈马舍尔德正要做成某件事的时候，他们把他杀了。请注意，我说的是‘他们把他杀了’。”

该报道接着说：

“当记者要求杜鲁门先生解释他的说法时，他说，‘对此事我只能说这些’。你自己作出结论吧。”

11.5 《纽约时报》这篇报道的准确性无可置疑。我们认为重要的是，需要了解前总统在空难发生一天后(值得注意)讲这番话是以什么为依据。很多人知道，他是时任总统约翰·肯尼迪的密友，而且，他几乎不可能只是表达一个主观和特异的看法。他可能是有所耳闻。上文第10.7至10.8节提到了一个可能的消息来源及其可能提供的内容。

目击者

11.6 能够用来确定这场空难外部原因的目击者证据有很大差异。其中有的指证“阿尔贝蒂娜号”在空中爆炸后坠落；有的指证它被空中火力击落；有的指证它在遇到冲击之后爆炸；有的指证它在地面上被放火烧。此外，有些说法似乎描述飞机遭到放火，另一些说法则描述飞机爆炸，但总体上不能完全忽略这两种情况相互引发的可能性。

11.7 第一手证词很少描述飞机猝然坠入林地，随后自发着火。据我们认为最接近于自发着火的证词所述，似乎是在地面发生了非人为爆炸，这一证词来自一名警务督察 Marius van Wyk，当时他正在莫伊兹·冲伯当晚过夜的省专员宅邸负责警卫。据他指证，大约零时20分(虽然他对时间并不确定)，他听到并看见一架根据上面的红色导航灯可以辨认的大型飞机，正沿弧线飞行，符合准备着陆进入停机坪的状态。它飞到树林后面就不见了，但3至4分钟后，虽然没有听到爆炸，他看到“不寻常的深红色火光向天上伸展……我与火光之间被树林阻隔。”

11.8 然而，Van Wyk 向民航调查委员会所作的陈述将飞机描述为大小接近坎培拉型轰炸机。根据该陈述，他大约在同时听到另一架飞机发动但没有起飞。这一

点在他向罗得西亚调查委员会提供的证据中被略掉了。另外，他的陈述还应该与关于飞机坠落后很快被找到而且被故意放火的证据一同考虑，因为 van Wyk 所看到的可能正是后一证据所述的情况，我们稍后将讨论这条证据。

11.9 2013 年 1 月，空难发生时在机场执勤的北罗得西亚警察署助理督察 Adrian Beggz 说，他记得在近午夜时分看到一架大型活塞发动机飞机在机场上空飞行，看似正常的准备着陆状态，但它没有飞回着陆航道。当夜较晚时候，他得知 van Wyk 看到的情况，担心飞机失事了，于是派一辆路虎巡逻车沿着 Ndola-Mufulira 路与 Ndola-Kitwe 路之间的林间小道巡查。巡逻车什么也没有发现，因为他们巡查的路线与坠机地点相隔数英里；但是，当地人很有可能看见巡逻车和车上的人员。

11.10 了解上述情况后，我们来探讨关于外部干预的两个主要推论，即破坏和空中袭击或威胁，需要指出的是，这两种推论的证据并非彼此不相干。例如，我们将哈罗德·朱利安的证据放在“破坏”标题下考虑，因为他说飞机“爆炸了”，但是，他所作的关于哈马舍尔德叫飞行员折返的陈述也同样、甚至更多地涉及飞机受到的安全威胁。

12 破坏？

12.1 没有直接证据表明“阿尔贝蒂娜号”飞机上安有炸弹。但是，有 (a) 第一手证据, (b) 间接证据, 和 (c) 辅助证据能够支持这一假设。

间接证据

12.2 在“阿尔贝蒂娜号”从利奥波德维尔飞往恩多拉之前停在地面时，在飞机上安放爆炸装置的机会无疑是存在的。这架飞机当天上午从伊利萨白维尔起飞时曾遭到射击，在飞往恩多拉之前必须经过修理。起飞前不久在飞机上工作的机械师未被发现有任何明显疑点。

12.3 关于 1961 年有何种爆炸和引爆设备可用于这一目的，根据 Dan Perkins 少校向委员会提供的专家意见，只要将最多 6 磅的黄色炸药(对比下文第 12.34 节)放入飞行控制箱，就足以导致飞机失控，如果放入控制电线箱或前端装置舱，也足以解除机组人员的能力。各种引爆形式都有可能，但射弹指令(用子弹引爆)必须有一定的准确度，在夜间行进的飞机之间基本上不可能做到；气压转换或机械转换只可能在起飞时奏效；不过，有两种用无线电控制的引爆形式是可行的。

12.4 这两种方法都是甚高频对甚高频：将一台甚高频收报机与引爆器连接，预调至选定的频率。然后，用恩多拉控制塔的频率发报，或用另外的发报机，在选定的频率上发报，即可引爆。从“阿尔贝蒂娜号”与恩多拉控制塔联络到坠机，其间可能相隔至少半个小时，因此上述两种机制的第一种基本上可以排除，只能

将第二种——用一台专门的发报机——作为有效假设。很多人知道秘书长的目的地是恩多拉(见下文第 13.3 节)，这一信息有可能为使用第二种方法造成机会。

12.5 这条间接证据表明，在飞机上安放事先设定的炸弹、一旦收到来自地面的定向无线电信号即起爆，是有可能的，但只是可能而已。仅仅根据这种可能性还远远不能明确认定这就是所发生的事实，委员会也注意到 Sven Hammarberg 的意见，即飞机的坠落方式与装置舱安有炸弹的假设不一致。

原始证据和辅助证据

12.6 然而，也有相关的原始证据和辅助证据表明发生了某种爆炸。部分原始证据——唯一生还者朱利安警官的证词——已经提供给之前的几次调查。现在有其他目击者证据支持朱利安的说法，并有可能的辅助证据浮出水面。

哈罗德·朱利安

12.7 联刚行动代理首席安保干事哈罗德·朱利安警官在飞机残骸附近被发现，他还活着但被严重烧伤。他被暴露在白天的高温之下，直至下午中段时间官方找到残骸(见下文第 14.8 至 14.10 节)。他被送进医院时还是清醒的，至少能间歇地讲话，而且语意连贯。病房里近处就有一台磁带录音机，但没有使用。

12.8 9 月 18 日朱利安入院后不久，警务督察 A. V. Allen 与他谈了话，据 Allen 说，朱利安对他讲了这番话：

“它爆炸了”

“速度很快，很快。”

“然后就坠落了。”

“到处都有很多小爆炸。”

“我拉开紧急栓就跑了出去。”

12.9 Allen 承认，另一句被认为由朱利安说出的话(“是在跑道上空”)只表示朱利安同意 Allen 在主导谈话时提出的一个主要问题(“是在跑道上空[爆炸的]吗?”)。因此，这句话不能看成是阐述朱利安所说的话。

12.10 护士 D. M. Kavanagh 回忆，朱利安入院后，大约在凌晨 4 时告诉她自己的姓名、官衔和职务，并请她向利奥波德维尔告知飞机失事。然后他说，“在伤亡名单公布之前，告诉我妻子和孩子，我还活着”，并提供了他妻子的姓名和住处。他问“我能活下来吗?”，并回答了简单的问题，大概是关于他是否舒服。这一叙述以及护士 Hope 所作的至少一项类似的叙述都不支持高级督察 Wright 提出的朱利安“前言不搭后语”的说法。

12.11 这又令人注意到护士 Joan Jones 的证词，她说，朱利安重复提到一个名叫 Bob 的人，而且说到“天空中的火花”。根据政府外科医生 Donald McNab 向罗得西亚调查提供的证据，朱利安出现了最终致命的尿毒症，其症状之一就是“眼前有斑点和闪光”。他提出的这种症状值得注意；然而，令人有些惊讶的是，负责朱利安整个治疗过程的 McNab，除了认为“[朱利安]入院时(9月18日)所说的话不可靠，因为他当时神志失常”之外，对朱利安的情况似乎未作任何其他说明。如果用入院时的情况来描述朱利安一直所处的状况，显然是错误的。

12.12 在 McNab 督导下为朱利安治疗的初级医师 Mark Leytham Lowenthal 向联合国调查委员会作证说，朱利安入院时，他给他打了镇静剂(在失事地点已经打过吗啡)，接着问他失事的情况。问到为什么飞机没有按计划着陆时，朱利安回答说，哈马舍尔德改变了主意，说‘折返’。然后他说发生了爆炸和坠落，开始说的顺序是爆炸和坠落，后来说的顺序是坠落和爆炸。至于他是怎么从飞机里出来的，朱利安说他是跳出来的。

12.13 当被问到在当时情况下朱利安说的话是否可靠时，Lowenthal 作证如下：

“在一般情况下，对于一个受了朱利安警官那样的伤、而且用了那些药物的人所说的话，我会有些怀疑，但是，他讲话的方式肯定是明确和清楚的，而且……[他]讲话的语流应该说是连贯的。”

接下来进行的交叉询问没有从实质上改变或削弱这一证词。

12.14 Lowenthal 教授(他现在的职称)写信告诉委员会，他是在恩多拉一所欧洲人的医院为朱利安治疗(Lowenthal 通常在非洲人的医院工作)，朱利安虽然“严重烧伤、脱水并因此神志不清”，但 Lowenthal “确实试图从他口中尽可能多问出一些情况”。Lowenthal 确认，他在向罗得西亚调查和联合国调查提供的证据中报告了朱利安对他说的话。多年以后，他在一次公开发表的访谈中说：

“朱利安是个强壮的年轻人，以当时最好的现代治疗条件，他是可以活下来的……。我当时如果更成熟一些，就会通过非官方途径叫美国人派飞机来，赶快把他带到美国去。”

12.15 虽然上述证词不能作为第一手证据，但是，一位经验丰富、观察入微的记者 Marta Paynter 记录的叙述值得注意。Paynter 似乎与朱利安的妻子谈过话，后者于星期三乘飞机抵达，一直守在丈夫身边，直至他去世。据 Paynter 记录，朱利安虽然打了镇静剂，但有些时段神志清楚，就在这样的一个时段，他“讲到爆炸，而且很小声地说‘回去，回去。’当时护理他的一个护士问他‘回哪儿去？’，Paynter 记录的朱利安的回答是：“达格说‘回去’；他说了好几遍。”

12.16 如果此记录无误，则表明飞机在接近恩多拉时刚刚察觉到某种威胁或袭击，这可能是、但不一定是突发的爆炸。下文第 13 节将继续探讨这一推论。

目击者

12.17 委员会收到了以前三次调查都未曾听取的目击者证词。这些非洲证人大都认为，在 1961 年，不会有人听他们的，实际上，如果他们把自己看见的情况告诉罗得西亚政府，可能会招来麻烦。其中有些证人根本不知道有什么调查。2013 年 5 月，委员会 2 名成员在恩多拉对所有这些现已年迈的证人进行了访谈。他们当中除了 Mulenga 夫妇，其他人都互不认识。（这些证人和其他一些证人在 2010 年和 2011 年向 Jacob Phiri 和一位瑞典研究员 Göran Björkdahl 提供了陈述，Björkdahl 又帮助安排他们接受委员会访谈。）在一名口译员协助下，这些证人在本巴向两名委员会成员提供了证据。

12.18 这里需要说明一下为什么夜间有烧炭人在森林里活动。证人 Custon Chipoya 向我们解释说，碳窑里放满木柴后，在封口熏烧之前，需要确信柴堆各个部分均已着火。这在白天很难做到。

12.19 John Ngongo 为了学烧炭，跟他的邻居、烧炭人 Safeli Soft 一起去了森林，后者现已去世。Ngongo 描述了两人如何看到“天上有个东西……倾斜着落下来……从声音可以听出是飞机……它已经着火了……[我们]能看到飞机里面有些火，但[我记得]火是在机翼和引擎上……”

12.20 Ngongo 继续讲道，“……我们朝着……燃烧的残骸跑过去的时候，还听到另一个声音……在天空中……声音像喷气式飞机。”当时两人正朝飞机坠落地地点移动。“那边整个一片火海，所以我们没法靠近残骸……飞机里面有爆炸，而且火势凶猛。”

12.21 Ngongo 无法更准确地说明时间，他只能说“可能是在 20 时以后的任何时候”。他接着描述他和 Soft 怎样在林中度过当夜，然后天一亮就前往残骸地点，当时残骸还在冒烟。他们发现了哈马舍尔德的遗体。遗体正面朝上靠卧在一个白蚁丘上，双手在头后，脸上有看似血迹的东西。两人没有听到求救声，也没有看到哈罗德·朱利安。继续靠近残骸就不安全了：“仍然还有爆炸和火。”

12.22 Emma Mulenga 和 Safeli Mulenga 说，在两人都认为是当晚较早或中段的某个时间，他们正在看防偷鸡贼，Emma Mulenga 看见一架飞机在盘旋。它环行了两圈，然后，在它环飞第三圈时，她看见“飞机顶上冒出一个火球”；她不能确定火球是来自飞机外部还是内部。飞机倾斜着掉落下来。

12.23 Safeli Mulenga 向我们作证说，引起他注意的是飞机在盘旋。在它环飞第三圈时，他看到“飞机顶上……有火焰……像一个火球，就在中间。”他和他的妻子都没有看见第二架飞机。上午大约 9 时，他们听烧炭人说有一架飞机坠毁了。

12.24 烧炭人 Custon Chipoya 回忆，他和他的同事烧好炭窑之后就睡觉了。大约午夜时分（他先前曾把时间记为晚 9 时或 10 时），他被飞机的声音吵醒，飞机

来自东北方向，正在盘旋。当它环行第三圈时，“我们听到一声巨响，然后看见飞机顶上……有火”，飞机前部也有火。随后，Chipoya 看见另一架较小的飞机跟在第一架后面：“我看见火是来自小飞机……”。

12.25 第二天，Chipoya 也来到坠机地点。他“第二天一早”到达那里时，现场布满了士兵。我们将在探讨罗得西亚对坠机的反应时，回头再来看这条证据。

12.26 Margaret Ngulube 在向委员会提供证据时回忆，当晚，她和家人在自家露台上坐着，她看到天上有两架飞机，其中大的一架着了火。火是在“机翼上”。然后这架飞机像“火球”一样下落，火焰越来越大。飞机落地时，她听到一声巨响。

12.27 这名证人没有试图前往坠机现场，但她听别人说“有人在坠机中丧命，还有一个女子被……甩出飞机，挂在树林间。”我们将在探讨罗得西亚对坠机的反应时，回头再来看这条证据。

12.28 这条证据应该同当地人向 1961-1962 年的一次或多次调查提供的证据放在一起加以比照。利用上文第 1.12 节提到的莱顿大学编制的一览表，会比较容易进行比照；目前只需指出，比照情况暗示了本报告上文各段所述的事件特征。

12.29 这些叙述显然在若干方面有差异。其所述失事时间各不相同，大多数都说是当晚较早时候。但是，这些叙述一致描述一架飞机燃烧下落，并且基本上一致指出该飞机近处出现了第二架较小的飞机。

12.30 烧炭人 Custon Chipoya(见上文第 12.25 节)作证说，他在天刚亮时或天亮后不久被坠机现场的部队阻挡在外，我们认为，这一证词与 John Ngongo 和 Safeli Soft 天一亮就进入现场并发现秘书长遗体的证据不一定相互矛盾(遗体的姿势是另外一个问题)，与 Timothy Kankasa 在上午中段时间到达现场时发现此地似被遗弃的证据也不一定相互矛盾。然而令我们困惑的是，那些能够进入现场的人没有明显努力救助哈罗德·朱利安；因为 Margaret Ngulube 听说的“女子”呼叫声很可能是哈罗德·朱利安在呼喊求救。飞机上唯一的女性 Alice Lalande 已在坠机时死亡。

12.31 然而，委员会认为，有足够的原始证据表明飞机坠落时已经着火，因此应该注意关于飞机因某种足以减弱飞行员控制力的内部或外部损伤而坠落的假设。可以看出，支持这一假设的证据大多也能支持另一假设，即飞行员在试图闪避袭击或袭击威胁——本报告下一主要节段将讨论这一点。

南非海洋研究所

12.32 在南非真相与和解委员会开展工作期间，1998 年 7 月，国家情报局向该委员会递交了一份与 1993 年南非共产党领导人克里斯·哈尼被暗杀事件有关的档案。真相与和解委员会的研究员发现，该档案中有十几份文件与哈尼无关，但与一个代号‘塞莱斯特’的行动有关。这些文件印有南非海洋研究所的笺头，其

中报告这一情况：安放在哈马舍尔德座机上的枚炸弹，在从利奥波德维尔起飞时未爆炸，但在降落前被引爆了。这些文件如果来历真实且内容属实，可谓令人信服地解释了这场空难并指明了至少一部分应负责任者。

12.33 关于南非海洋研究所(以下简称南非海研所)，能确定的情况极少。委员会未能找到该所发表的任何科学研究。该所看似已由一个名为“非洲海洋研究所”的组织继承，后者也设在南非。

12.34 这些文件含有一系列信息。其中一份手写文件标有“任务单”字样，日期为1961年9月14日(即哈马舍尔德抵达利奥波德维尔的次日)，内容如下(此处展开了两个被截断的词)：

- (1) 带有“泛航”标志的DC6飞机停在LEO，将用于运送目标人。
- (2) 我们的技术员接到命令，将6磅黄色炸药和接触引爆器一同植入轮舱，起飞收轮时引爆。
- (3) 行动之前，我们正在等待目标人起飞时间。
- (4) 将重点处理D。
- (5) 随后将报告。

(“将重点处理D”看似表明图谋的重点目标是哈马舍尔德而不是奥布赖恩或麦基翁。)

12.35 在这份任务单之前有一份打字文件，未标明日期，但显然涉及1961年9月初。这份文件如果真实，则揭示了令人不安的背景情况，其中记录了“军情五处、特别行动处和南非海研所”会商后作出的若干决定，包括：

“联合国组织变得很麻烦，觉得应该除掉哈马舍尔德。

艾伦·杜勒斯[中情局局长]同意，而且许诺美国人会充分合作。

[?他]告诉我们，61年9月12日或前后，达格会在利奥波德维尔。

.....

我希望除掉他比除掉帕特里斯[卢蒙巴]的效率更高一些。

.....

如果同时把麦基翁和奥布赖恩也解决了会有用，但如果影响主要行动就没用。”

12.36 该系列档案中的最后一份文件为手写稿，无论真伪，其表面内容如下：

报告

塞莱斯特行动 61 年 9 月 18 日

1. 装置在起飞时未奏效。
2. 派出鹰[……]跟踪并带上[……]
3. 装置在降落前[……]引爆。
4. 如所报，奥布赖恩和麦基翁不在飞机上。
5. 任务完成：满意

电文结尾

收件人：准将

收件人：上尉

发件人：刚果红

(从档案中其他文件来看，“刚果红”似乎是南非海研所一名特工的化名。)

12.37 在真相与和解委员会 1998 年 8 月举行的最后一次新闻发布会上，该委员会主席德斯蒙德·图图大主教发放了上述文件中八份文件的副本，并称原件已转交司法部长杜拉赫·奥马尔。部长还没有时间研究这些文件，他于 2004 年去世，生前没有对这些文件发表任何进一步意见。Williams 博士和其他人试图查阅原件但未能从司法部得到原件。应 Goldstone 法官代表委员会提出的请求，司法部作了进一步查寻但同样未果。

12.38 Williams 博士所著《谁杀害了哈马舍尔德？》一书第 16 和 17 章以及第 18 章的一部分记述了发现南非海研所文件一事以及这些文件所载内容。但她自己也一直认识到，一切都取决于这些文件的来历和内容是否真实。关于文件来历，根据权威文检专家 Robert Radley 向委员会提供的咨询意见，如果能找到原件，也许可以推测纸张和墨迹的年龄，但是，我们目前只有影印件，在这方面无济于事。文件在内容上虽然有些可疑因素，如 Williams 博士所述，但从表面上看，无论是文件本身还是相对于另外了解的事实而言，都没有任何可以确信为伪造之处。

12.39 另一方面，这些文件也没有造假者不可能知道或者不可能伪造的内容。由此推断，即使它们确系 1961 年所出(即来历真实)，仍有可能是谎称对坠机事件负责。这种谎称可能是某个向南非国家情报局招揽外包任务的组织所作，因为该情报局有暗杀种族隔离制度反对者的长期记录；但也要考虑到，暗杀克里斯·哈尼并非南非国家情报局所为，所以含有南非海研所文件的档案并不是存放杀手计划书的最显见的地方。

12.40 我们考虑了是否应该重新努力查找南非海研所的文件。取决于这些材料的撰写日期，如能核实(或否定)关于中情局局长艾伦·杜勒斯许诺中情局将向南非海研所提供合作以及中情局可能已向南非海研所提供情报的暗示，也许可以证明这些文件作为破坏行为的辅助证据是否可信。我们在上文第 10.7 至 10.8 节已提到，中情局看似掌握了关于飞机上安有炸弹的情报。但是，一个秘密机构即使作出公开回应，也未必会如实相告。

12.41 对于这些及其他证据材料的可靠性，我们将在第 15 节作出结论。目前我们说明，南非海研所文件或其所含内容本身不能被视为可信。

13 空袭还是空中威胁？

证人

13.1 Davison Nkonjera 是非洲复员军人俱乐部的一名仓库管理员，这个俱乐部离机场约 1 英里远。他对联合国调查委员会作证说，他看见一架飞机从北飞向机场，在机场上空盘旋，然后向西飞去。他说，在飞机盘旋的时候，机场跑道和塔台的灯灭了。接着，他就听见两架喷气式飞机在黑暗中起飞，向大飞机的方向飞去。他骑着自已的小型摩托车跟着这几架飞机，只见一道闪光或是火焰从右侧的喷气式飞机向大飞机袭来。俱乐部的守夜人 M.K.Kazembe 给出了类似的说法。烧炭人 Lemonson Mpinganjira 向联合国调查委员会作证说，他和同伴 Steven Chizanga 看见两架小飞机尾随一架大飞机。当大飞机掉回头飞往恩多拉时，那两架飞机中位置较低的一架移动到大飞机上方。大飞机上冒出红色的闪光，只听一声爆炸的巨响，接着是一串小爆炸。

阿尔贝蒂娜的目的地

13.2 空袭假说引起的第一个问题也许最容易回答：既然哈隆奎斯特机长和联合国已经想尽一切办法隐瞒飞机此行的目的地，别人怎么会得知恩多拉是阿尔贝蒂娜的目的地呢？

13.3 答案简单得令人痛心：莫伊斯·冲伯及其顾问们——其中包括雇佣军及其赞助者——已同意把恩多拉作为与联合国举行和谈的地点，罗得西亚政府和英国政府已作出在此接待双方的周密安排。记者在机场等待着 DC6 的抵达。恩多拉是阿尔贝蒂娜的目的地，这一点已是公开的秘密，任何谋划拦截或袭击的人对此都可确信无疑。

13.4 此外，哈隆奎斯特机长开始向索尔兹伯里、后来向恩多拉发送的关于飞机所在位置和预计抵达时间的信号也能被截听到。

无线电通讯记录

13.5 第二个大问题是地面控制与阿尔贝蒂娜之间的正式对话记录是否可信。上文第 6.3 节中逐字引述的对话所依据的记录稿据说是根据当夜在恩多拉值班的空中交通调度 Arundel Campbell Martin 草草记下的无线电对话整理而成。Martin 2007 年在英国去世，就委员会所知，他没有写下关于那一晚的记录。不过从以后情况来看，我们要记住，他的记忆对有些人来说很重要。尽管我们报告记录中的指控触及到他在扮演什么角色的问题，而这个问题我们认为值得进一步调查，但我们重申，确定飞机失事责任不在本报告的目标之列。

13.6 应当有录音带一刻不停地录下了恩多拉塔台的所有无线电通话。然而委员会却无法确定塔台的录音机坏了还是没打开，还是已经录了音却被抹掉，亦或根本就没有录音机。Maurice Barber 上校(曾任罗得西亚民航调查委员会主席；他对联合国的敌意有案可查)在给联合国调查委员会的证词中作证说，尽管长期以来一直在争取安装录音机，但在上述失事事件发生时恩多拉机场还没有录音机。不过又有其他证词暗示说，无线电通话是有录音记录的，但又被抹去了。委员会无法断定哪种说法是实话，不过却认为以上的对话记录稿不是纯粹的无中生有。即便哈隆奎斯特机长为防止被拦截，从利奥波德维尔出发后绕道而行，直到不得不联络的时候才改变无线电关闭状态，但他要降落在恩多拉，就必须先进行无线电联系，整理出来的无线电通话记录与他直到最后一刻才与地面简短通话这一点并不矛盾。至此看来，对话还是反映出一些真相。

13.7 不过，有证据表明，对话的完整性很值得怀疑。

13.8 在帝国埃塞俄比亚空军担任飞行指导的瑞士人 Tore Meijer 1994 年曾对记者描述过，1961 年 9 月 17 至 18 日夜间他在试验一架短波收音机。在格林威治标准时间大约 22 时零分(恩多拉正值午夜)的时候，他收听到一段英语对话，显然是机场塔台发出的，其中提到恩多拉这个名称。据他事后回忆，讲话者说道：

“他正接近机场。他在掉头。他在拉平。

另一架飞机从后面飞过来。怎么回事？”

13.9 Meijer 说，信号到此忽然中断。他试图把听到的情况报告给埃塞俄比亚空军司令还有他认识的美国人，但没见到明显的收效。他还试图和刚果泛航航空公司总工程师 Bo Virving 取得联系，仍然不果。

13.10 索尔兹伯里的空中交通调度员 Leslie Thorogood 向罗得西亚调查委员会提交的证词证实了 Martin 的记录可能不全。Leslie Thorogood 说，与誊写记录上的标签所示相反，索尔兹伯里与恩多拉之间的无线电/电话通讯没有应有的录音记录，因此也就没有相应的文字——他们通讯时一般使用的 6915 赫兹频率的信号在减弱，所以不得不使用 3682 赫兹频率。当担任罗得西亚调查委员会顾问的英

国王室法律顾问 Cecil Margo 对 Thorogood 说“这个无线电通讯记录是缩略文件，很多实际发生的事情没有记录在案”，Thorogood 回答说，“没错。”

13.11 Ronald Prain 爵士是矿业集团罗得西亚选矿托拉斯前董事长。他在自己的回忆录《对一个时代的思考：在变迁中的非洲采矿五十年》(1981 年)中谈到 DC6 失事：

“达格·哈马舍尔德 1961 年 9 月肩负和平使命去会见冲伯时在飞机失事中丧生。这件事我记得很清楚。我当时正呆在铜带的一家旅馆，享受周六夜晚的闲适。这时我们的一位地质学家进来说，上空好像有些异常情况。他是个无线电业余爱好者，一直在收听恩多拉机场塔台与空中及地面各单位之间的对话，他从对话中判断附近有一架飞机坠毁了。他跑出去组织一群矿工到树丛里搜寻，试图找到失事现场，发现生还者。后来终于在离恩多拉几英里处发现了残骸。”

13.12 如果这个说法大体准确(除了飞机失事不是发生在星期六，而是发生在星期日夜间这一点以外)，那就可以推断出几件事。第一，塔台的通讯记录肯定严重残缺不全。第二，从飞机发送的信息中显然能看出飞机遇到了麻烦，马上要坠毁。第三，监听无线电的人可能还收听到 DC6 与其他飞机之间的通话。第四，搜寻队的组成也许能解释空难发生后不久出现在失事现场的那些要不然显得面相凶恶的欧洲人(见下文第 14.18-23 节)。

13.13 比利时飞行员 Beukels 给出的说法同样质疑着无线电通话记录的完整性(见下文第 13.44 节)。

战斗和其他飞机

13.14 假如阿尔贝蒂娜从看见恩多拉的灯光开始就与恩多拉塔台保持无线电联系(见上文第 6.3 节)，那么待命袭击的战斗机可以近乎无误地锁定目标。

13.15 皇家罗得西亚空军已在恩多拉部署了 18 架堪培拉喷气式战斗轰炸机，这是联邦政府为预防加丹加战火蔓延而采取的措施。因此，其中一架或多架飞机一旦受命即行升空是可行的；然而尽管有人明确表示质疑，但我们未发现明确证据表明其中任何一架飞机那天晚上起飞升空了。

13.16 关于加丹加的一架富加教师飞抵恩多拉袭击 DC6 这种可能性，所有三个调查组都不加理会，理由是富加的燃油携带能力限制了它的航程，使它无法从所在基地科卢韦齐往返恩多拉——这件事(假如是事实的话)没有考虑到富加教师中途加油的可能性。但 Sven Hammarberg 和 Hansman 教授却告诉本委员会，富加手册显示，其航程足以让它由科卢韦齐飞往恩多拉执行战斗任务，尽管只有几分钟可用于战斗；然后返回，尽管只能剩下少量燃油。除此之外，假如富加不是

停在科卢韦齐，而是停在 Jadotville 或 Kipushi，或假如能在中途加油，那么富加往返恩多拉是不成问题的。

13.17 David Doyle 负责中情局伊丽莎白维尔基地直到 1961 年 4 月。他在回忆录中谈到，1961 年 1 月帕特里斯·卢蒙巴遭暗杀后不久，他夜里去机场进行他所说的例行检查，在那里发现一架在美国注册的 K97 商用 Stratocruiser 飞机，那些民航机组成员正在卸载三架要运往加丹加的富加教师，“这直接违反了美国的政策。”——Doyle 写到。富加教师尽管是教练机，但却是武装飞机。

13.18 Doyle 在回忆录中对上述一切是中情局行动的说法表示怀疑，因为他本人没有预先得到警报。2013 年 6 月，Charles Southall 到 Doyle 在火奴鲁鲁的家中拜望了他。他那时身体已经很虚弱，回忆也不连贯，但他确认了他见到运来三架富加教师的说法。Southall 问道，在情报圈子里是怎么谈论这次失事的，Doyle 回答说，他转任到布隆迪后，

“特威迪接着也出来了，他想弄明白我知不知道是怎么回事。”

布朗森·特威迪当时是中情局非洲司负责人。如果他还得问 Doyle 这么个问题的话，则中情局直接介入干扰阿尔贝蒂娜飞行(而不仅是对加丹加给予后勤援助)的可能性就开始消失(可以想象，除非特威迪只想弄明白 Doyle 知道多少情况。)

13.19 罗得西亚调查委员会在调查中发现，加丹加也拥有几架 De Havilland Dove 飞机。这些飞机是活塞式双引擎飞机。据 Puren 回忆录称，其中一架或多架被改装成了战斗机，即卸掉一个舱盖以便投掷炸弹；炸弹是 Union Minière 制造的那类，通过一种手榴弹机制拉动引爆。至少一位专家评论员 Bo Virving 曾推测，实施袭击的很可能是一架改装过的加丹加 Dove 飞机，因为他注意到，关于出现第二架飞机的许多证据(我们在此只引述了其中一小部分)与这是一架喷气式飞机的推测不相吻合，而加丹加 Dove 飞机炸弹机制的作用是，即使不发起直接进攻，但空中爆炸也可以让大飞机偏离航道。威廉姆斯博士在其著作第 183-6 页上比较详细地讨论了这个假说。Sven Hammarberg 认为，采用上述办法需要“高超的技巧加极端的愚勇”，但也并非不可能。

无线电监测

13.20 9 月 17 日夜，恩多拉的停机坪上还停着两架美国空军的飞机。Brian Unwin 爵士在向本委员会作证时回忆说，一架飞机是从比勒陀利亚飞来的，另一架是从利奥波德维尔飞来的，在那里听候各自的美国国防或空军武官调遣。关于这些飞机，他说：

“我们知道这两架飞机配有高功率通讯设备。我们后来的确琢磨过，是不是其中哪架或两架美国飞机都在跟哈马舍尔德的飞机进行联系，因为我们知道它们有能力跟哈马舍尔德的飞机联系。

.....

我的确记得，当我们在地面上看到这两架飞机的时候，还说来着‘它们在这儿干嘛’。”

13.21 据记载，皇家罗得西亚空军中队长 **Mussell** 表达了类似的疑问。据报告，他告诉联合国调查委员会说：“美国的达科他飞机就停在停机坪上，引擎一直在转。”他推测他们在传送信息。

13.22 当时驻比勒陀利亚的美国空军武官是 **Don Gaylor**。他在回忆录中说，他的职责不仅是收集南非的情报，还要收集撒哈拉以南其他国家包括北罗得西亚的情报。五角大楼命令 **Gaylor** 到恩多拉去迎接秘书长，并(至少按回忆录的说法)为他提供所需的任何空运服务。这就能解释至少其中一架美国空军的飞机为什么在失事当夜会停在恩多拉，但我们对上述说法能否解释飞机在此停留的目的表示怀疑。

美国国家安全局进行拦截

13.23 1961 年 9 月，**Charles Southall** 被派驻在美国国家安全局位于塞浦路斯的海军通讯设施。他现已在海军预备役指挥官职衔上退休，正担任商业情报顾问。1961 年他是一名大学毕业生，能说法语，正担任海军飞行员和情报官。

13.24 国家安全局负责收集密码情报，在塞浦路斯尼科西亚附近设有一个监听站，从那里可以监听全球大部分地区通过无线电传送的语音和信号。这个监听站的办公地点和中情局在一个楼里，中情局在第一层，它在楼上，不过两个组织之间并不互通情报。**Southall** 的任务是阅读并在必要时破解截获的信息，再将其传递给有权利利用这些信息的人。

13.25 1961 年 9 月 17 日晚 9 时许，**Southall** 在家接到通讯监视官的电话，说“晚上出门到这儿来，有好戏看。”**Southall** 于是驱车前往监听设施。午夜过后不久，聚在扩音器旁的一群人听到了一段录音回放。**Southall** 的回忆始终如一，他说，在飞机引擎的声音之上能听到一个男子用 **Southall** 描述为“冷静、职业化”的声音说：

“我看见一架运输机在下降。所有灯都亮着。我要下去对付它了。没错，就是泛航 DC6。就是这架飞机。”

13.26 然后就听到炮击声；之后，是一个比刚才兴致勃勃的声音：

“我击中了。冒火了。它在往下掉。正在坠毁。”

13.27 因为塞浦路斯使用东欧正常时间(直到 1975 年才开始启用东欧夏令时)，所以在恩多拉与尼科西亚之间没有时差。因此，如果像 **Southall** 的叙述所显示的那样，监听站已预期并正在等待这个事件的发生，那么午夜过后不久在尼科西亚

回放的录音可能记录的就是 0 点 10 分或刚过的时刻——阿尔贝蒂娜掉下来的时刻。

13.28 尽管委员会主席代表委员会约谈 Southall 时，他确信他听到的无线电通话只与蓄意击落飞机相吻合，但从表面看，他的追述与意外击落的可能性也并不矛盾。我们在下文第 13.42 及其后数节讨论的比利时飞行员 Beukels 给出的说法与此相关。但我们承认，Southall 听到的那人说话的语气和声调使他有理由一直推断此事是蓄意而为，这与下文第 13.50 节中我们对 Beukels 作出的评论是一致的。

13.29 从事件发生至今的这些年间，Southall 多次重复他的说法，他的说法也多次受到批判性探究。出于我们在结论部分谈到的原因，我们认为对这类批评可以有一个简短的答案。

13.30 另外两件事也和 Beukels 的说法有关系。一个是 Southall 的法语和英语都很流利，他说驾驶舱里说的话很可能用的是法语。另一件是在阿尔贝蒂娜驾驶舱里发现了通晓双语的海地人 Serge Barrau 的尸体。但在 Barrau 尽量解读 Beukels 或其无线电报务员用法语发出的要求或命令这种可能性之外，Southall 忆及的对话中似乎没有袭击者与 DC6 对话的余地。

子弹

13.31 若干信息来源提到失事飞机残骸上有明显弹洞。Wren Mast-Ingle(见下文第 14.20 节)说飞机在地上烧毁之前，能看到机身上扫射出的弹孔。现已去世的 Ian Waddicar 是一名担任畜牧顾问的英国人，他当时作为一名局外人出现在失事现场。他告诉自己的侄子 Martin Ridler，烧毁的机身上“弹痕累累”，看起来是机关枪扫射造成的。但是向调查委员会作证的官员中没一个人提到这件事；而负责报道恩多拉会晤的美联社记者 Errol Friedmann 在交给我们的证词中是这样描述 9 月 19 日的失事现场的：

“媒体代表注意到，散落在地上的所有飞机主要部位上都没有任何子弹或炮弹弹孔的痕迹。”

13.32 飞机残骸被掩埋在机场所在地的一个深坑里。要对这些大相径庭的说法进行证实或证伪，看来唯一的办法是把残骸发掘出来。

13.33 除此之外，尸检报告发现好几具尸体上嵌有子弹。我们对此花了很多心思，但认为没有证据表明这不是联合国安全人员所携带的子弹因高温而出膛所造成的。弹道证据不足以证明机上乘客在飞机落地后遭到射击。

13.34 那么，如果说实际情况是飞机在空中已部分失灵，那谁能做到这一点？于是，不免就冒出不只一个自称对此负责的人，还有其他人。

蓄意袭击？

13.35 美国一位研究人员 Lisa Pease 向委员会提供了一份卷宗，其中证据材料涉及一个名叫 Bud Culligan 的人。1974 年，Culligan 正因支票欺诈罪被关在监狱里，他设法迫使当局释放他，就详细写了封长信，描述他作为中情局刺客的职业生涯。

13.36 信中讲到中情局组织的一次单飞行动，所使用的 P38 型飞机是前一年在德克萨斯州购买的，然后运到的黎波里组装和试飞。Culligan 声称，后来他就驾着这架飞机，经阿比让和布拉柴维尔到达恩多拉，“向那架飞机开火，飞机坠毁，我就原路返回了。”除了一句颇为奇怪的表示悔恨的话（“杀害哈马舍尔德的行动很糟糕。我不想干。见鬼，我不想干这个活儿。”）以外，Culligan 的说法不包含任何细节，因此无法对照已知事实加以检验。

13.37 Lisa Pease 在给委员会的信中表示：

“从通信中可以看到，Culligan 的材料曾被转给司法部长、参议员，最终转到对中情局在国内外活动进行调查的参议院委员会，委员会主席是 Frank Church 参议员，因此人称 Church 委员会。显然，其他要人有理由认为 Culligan 的说辞值得进一步调查。”

13.38 上文第 13.31 节提到的美联社记者 Errol Friedmann 给本委员会提供了书面证据，谈到罗得西亚调查委员会调查期间和之后发生的事情：

“调查进行到大约第三天前后，[担任调查委员会顾问的英国王室法律顾问 Cecil Margo] 传唤了两名烧炭人。他们说在飞机失事那天夜里，他们在失事地带周围听到“不止一架飞机”。其中一名烧炭人说，伴随着飞机声，还看见“一道闪光”。

第二天，Margo 介绍来两名比利时飞行员，说他们隶属于初具雏形的加丹加空军，飞的是富加教师——一种相当小的喷气式飞机，机翼呈 V 形，装备有火炮，可能还有火箭弹。审问之下，两名飞行员坚称，假如他们失事当晚飞行了的话，那也应当是在加丹加科卢韦齐的大本营周围飞行。不过据他们俩回忆，他们好像根本没飞。

当晚，我回到下榻的爱丁堡饭店，与一帮记者同仁一块儿去了饭店的酒吧。快半夜了，酒吧里人声鼎沸，我看见那两个比利时飞行员在吧台旁，就过去搭讪。

作为题外话，公平地说两名飞行员看来都已喝了不少啤酒，情绪狂放。我记得相当清楚，其中一个飞行员声称他们“用羊毛遮住了委员会的眼睛”，其实失事当晚他们确实飞行了。那个爱说话的飞行员（名字我忘了）声称，他

们与哈马舍尔德的飞机(一架白色的 DC6)联系通话,快到恩多拉的时候,他“掠过”哈马舍尔德的飞机,逼得那架飞机的飞行员采取规避动作。

他第二次掠过那架飞机的时候,在那架飞机的机身上方贴得很近,逼得它向地面下降。我记得曾问他,有没有看见那架飞机确实坠毁,他一阵大笑。”

13.39 **Friedmann** 在给一位记者同僚的短信里谈到这次邂逅,这个短信落到调查委员会顾问的手里,顾问理所应当地告诉他,他必须就此向委员会作证。但 **Friedmann** 的新闻编辑指示他不要做这种事,让他到约翰内斯堡去,他就立刻赶去了。

13.40 我们在本报告上文中提到过,很多雇佣军(尤其在喝酒的时候)喜欢闲扯。这很可能就表现为说话的人把自己放在从别人那儿听来的角色里。但这也不一定意味着他们说的话完全是一派胡言。

13.41 上文未详尽说明长期以来关于蓄意击落 DC6 的各种说法和指控,但让我们了解到发现真相很难。

意外击落?

13.42 威廉姆斯博士记录到,一位叫 **Beukels** 的比利时前飞行员 1967 年现身,称他在试图让阿尔贝蒂娜改变航向时意外将其击落。看来他一直在保持沉默,不过后来终于被中间人带到巴黎,见到一位有联合国背景的法国外交官 **Claude de Kemoularia**,后者在 1980 年前后将 **Beukels** 的讲述转告给联合国外交官 **George Ivan Smith**。威廉姆斯直接采用的资料是 **Smith** 口述 **de Kemoularia** 所言的录音记录的誊写本。我们不知道 **de Kemoularia** 是靠什么栩栩如生地回忆起 1967 年与 **Beukels** 的对话,但这段叙述的文字质量让人感觉是经过编辑的,做这件事的也许两位中间人或其中之一。在阅读下文时,我们要牢记这些注意事项。

13.43 **Beukels** 证词的主要意思是,代表欧洲某些政治和商业利益的一伙人担心冲伯会屈服或妥协,就打算把秘书长的飞机航向从恩多拉改道到科卢韦齐,以说服他让加丹加继续保持独立。为此,他们从科卢韦齐向恩多拉派遣了两架富加教师,在那里等着泛航 DC6。其中一架飞机的飞行员是 **Beukels**。两架飞机都装备有 7.5 毫米机枪,枪中每 5 发子弹里有 1 发曳光弹。每架飞机装有 990 升燃油,另有 110 升储备在机翼尖端的油箱里,这样航程至少可达 1 200 公里。两架飞机上都装有雷达和先进的无线电设备,机上有两个座位,第二个座位是为无线电报务员准备的。他们在阿尔贝蒂娜离开利奥波德维尔时得到通知,后来又在阿尔贝蒂娜打破沉默、进行无线电联系时三次获知其所在位置。他们还能通过恩多拉的无线电塔台信号推断更多信息(这可能是像威廉姆斯博士提出的那样,意味着官方在串通一气,但这件事本身也许仅仅意味着在飞机抵达过程中截听到无线电通话)。

13.44 威廉姆斯博士用 3 页纸的篇幅叙述了据报 Beukels 对后来发生的事情的陈述。书中指控恩多拉塔台串通一气，让 DC6 在空中绕了第二圈，以使富加教师得以尾随其后和凌驾其上，这与 Meijer 听到的本能的意外表示有矛盾(见上文第 13.8 节)。

13.45 Beukels 接着追述到他升高、迎上 DC6 的飞行航道：

“就在这时，DC6 非常明亮地出现了。当时是 0 点 12 分。我倏地俯冲下去……大约 0 点 13 分的时候，我们从后方飞到 DC6 上方 200 米处。我们就在下面飞机机舱的上方。我们打开了机身下方的强力探照灯，从上方向 DC6 的机舱射去一道亮光。”

Beukels 说，富加教师然后就伴着阿尔贝蒂娜飞行，他的无线电报务员用法语向阿尔贝蒂娜喊话：

“‘呼叫 DC6。要求你着陆。请前往科卢韦齐基地。有要人要会晤机上的人。如拒绝，我们可按命令动武。如同意，见告。’

飞行员回答道：‘等一下，我问问。’然后他就与塔台通话。通话应当留在塔台录音带上了，这属于正常程序，但我知道录音带已被销毁。”

Beukels 说，因为没有得到进一步回答，他就向着 DC6 的航道开火了，其中包括曳光弹，意在警示，但他肯定是击中了 DC6 的水平尾翼。他看到那架飞机没法完全转弯。Beukels 说他惊慌失措，但无线电报务员劝他返回：

“然后，12 点 15 分准点，无线电报务员看到 DC6 在地上燃烧……我肯定恩多拉塔台什么都听见了，什么都知道。”

Beukels 坚称，他直到返回科卢韦齐基地才知道乘坐 DC6 的是谁。当时他受到严厉审讯，一度害怕自己可能要被处死，因为他击落了本来要迫使它改道的飞机。

13.46 虽然我们像对各种各样这类传闻一样持有一切保留，但令人无法不感到震惊的是，我们摘录的据报 Beukels 叙述的很多方面与我们另外引述的独立证词彼此呼应：

- DC6“非常明亮”——比较一下 Southall 叙述的驾驶舱里传来的话(见上文第 13.25 节：“所有灯都亮着。”)
- 事件发生的精确时间在 0 时 12 分至 0 时 15 分之间——对比死难者停摆的手表上的时间(见上文第 7.5 节)
- 据称 990 升的燃油携带能力——对比 Hammarberg 的计算结果，含机翼尖端油箱可携带 980 升燃油，刚好从科卢韦齐起飞去执行战斗任务(见上文第 13.16 节)

- 使用了探照灯(见第 13.47 节)
- 用法语命令飞机改变航向——对比 Southall 的话(见上文第 13.30 节)以及驾驶舱里有海地人 Barrau 这件事
- 意在威胁而非突然袭击的说法——对比据报朱利安的说法(“掉头”:见上文第 12.12 和 12.15 节。)
- 国家安全局显然事先知道这件事

13.47 委员会约谈的 Margaret Ngulube 2011 年接受 Jacob Phiri 和 Göran Björkdahl 采访(译文不尽如人意)时,谈到第二架飞机接近时有一道“强光”:

“除了起火的那架飞机外,你看到天上还有其他飞机吗?”

前面还有一架飞机,就像车辆行驶一样,飞过去了。然后又来了一架,冒着火的那架。然后又飞过去一架。

你看见的这些飞机间隔多远?”

不是几小时。第一架和另外那架只隔几分钟。然后就是一道非常亮的光,非常亮的光。”

13.48 这个证词可能让人觉得模棱两可,但幸亏还有其他人向民航局调查委员会提供的证词。助理监察 N.J.Vaughan 虽然把时间定位在 1 时 40 至 1 时 50 分之间,但他追述说,正当他在 Nokambo 与 Mufulira 之间开车巡逻时,只见离后者大约 200 码的地方,天空中一道闪光,“仿佛电灯泡刚一亮就坏了。”他说,那是一簇不大的白色亮光,迅速暗淡下去,接着在垂直下方又出现一簇较小的白光。

13.49 Timothy Kankasa 是位乡镇书记,他在第二次世界大战期间曾跟飞机打过交道,独立后担任政府部长和外交官,颇有名望。他对民航局调查委员会和罗得西亚调查委员会描述说,一架大飞机在低空向着大致西北的方向水平飞行,另有一架没有亮灯的飞机在它近旁和上方飞行。引擎的轰鸣声非比寻常,引起了他的注意。小飞机开始在大飞机上方飞行,后来在旁边。它往大飞机射去一道像车前灯那样的光。尽管他认为小飞机不是喷气式飞机,而且把这件事的时间定位在 23 时之前,但他对事件特征的视觉和听觉描述都很出人意料,但又和 Beukels 的叙述相吻合。他的遗孀 Mama Kankasa 2013 年对本委员会所作的陈述证实了她已不在世的丈夫的证词,不过她说有两架小飞机,向大飞机“闪了两次”,然后返回机场。她把时间定位在夜里 10 点到 11 点之间。

13.50 关于上述这一切,必须注意一事实,即据报 Beukels 的陈述内容几乎全部可以从媒体报道及三个委员会的调查活动中确知,然后可以凭着飞行员的经验加以演义。他的叙述中还有一些成分引人怀疑。我们在上文第 13.44 节中提到过,Beukels 声称他得到了塔台的协助,但 Meijer 却听到塔台的调度表示意外,这两

种说法间存在矛盾。另一个疑点是，Beukels 的意思是一群隐藏在暗处的欧洲人只想跟哈马舍尔德讲讲理：即使所有其他一切都是真的，这种干预也至少是一种预谋好的绑架，意图将秘书长及其一行扣为人质。还有一点是他坚称击落飞机是一个事故：当然这有可能是一个事故，而行动的真正意图是逼着飞机“飞往别处”（像 Lord Alport 始终所称的那样），从而阻挠停火谈判。但也有可能是 Beukels 在描述自己扮演的角色时试图开脱自己蓄意杀害 16 条人命的罪责——说是蓄意，因为或者他实际上一开始的目的就是击落 DC6，或者像他威胁的那样，假如 DC6 不改变航道，他就要将其击落。

罪责

13.51 委员会的任务不是为阿尔贝蒂娜的坠毁派定责任；委员会关切的是，恢复以前的调查或重新进行正式调查是否有可能做到这一点。我们暂时的结论是，鉴于已经掌握的证据，特别是 Southall 和 Beukels 提供的证据，也许可核实“飞机因遭受空中骚扰或炮击而被迫下降”这种假说。我们将在结论部分详谈这一点。

14. 官方串通？

摘要

14.1 罗得西亚联邦官员是否主动或被动卷入达格·哈马舍尔德罹难事件？这个问题已多次被提起，但往往都没有得到肯定的回答。我们在本节开始部分解释我们为什么不同意这一观点。

14.2 官方串通的说法源于联邦当局对 DC6 飞机未能着陆作出了混乱、自相矛盾、经常令人费解和有时不负责任的反应（或没有反应）。本节余下部分概述了这一可悲的历史。

14.3 不过，委员会认为，无法从此类怀疑适当推断出串通。无法证明当局怪异和前后不一的行为指向任何可理解的目的，比如确保秘书长已身亡，或（假设知道使用了外部力量）所有证明飞机如何坠毁的证据已被销毁，或那些应对此负责的人能够逃走。这一点从高级专员奥尔波特勋爵坚称 Albertina 飞机肯定已“飞往其他地方”更容易得到解释。这种不屑一顾的态度一旦扩散，将足以引发半心半意、缺乏协调的搜索，随后在坠机地点进行漫无目的的护理，甚至令人震惊地长时间忽视严重烧伤的唯一幸存者 Harold Julien。我们注意到，联合国调查委员会尽管对其背后的思维模式持高度批评态度，但仍然认为这是造成应受责备的延误的原因，而这一原因未被承认。

14.4 有一项单一指控称，恩多拉控制塔通过要求 DC6 飞机绕飞第二圈协助对其进行空袭。据报这项指控源自 Beukels 讲述的内容，迄今完全未得到证实。如果

有证据能证明个别官员串通对 DC6 飞机进行袭击，此类证据必须在不仅仅根据推论得出的证据中找到。我们在第 15 节考虑这一点。

机场灯光

14.5 不止一名证人提到，在等候 Albertina 降落时机场灯光被关闭。我们在上文第 13.1 节中讲述了 Davison Nkonjera 提供的有关证据。当地人士提供了类似内容的其他证词。

14.6 我们认为，今后的任何调查都会象我们一样对这一指控持怀疑态度，至少如果调查涉及 Albertina 飞机的抵达时间。在夜间明知有飞机即将降落却关掉跑道灯光属杀人行为。通过扳动控制塔中操作台上的一个开关就能关闭灯光，但这马上就会被机场上几乎每个人发现，其中包括外交官、记者以及在周边等候展示支持联合国的很多非洲人。不过，据我们所知，这些人中没有一个人报告说，在 Albertina 飞机飞近时机场灯光被熄灭。

14.7 记者 Martha Paynter 于 1965 年作出的记述是我们看到的与灯光有关的唯一最令人信服的记述。大约在半夜 12 时 10 分，她看到一架飞机飞至机场上空，然后转向西方，但没有返回。她继续说，“半夜过后很久，一名疲惫的机场官员告诉我们，‘我们预计今晚再没有其他航班。我们就要关闭跑道照明灯。你们都可以回家了。’”

发现：官方陈述

14.8 官方在提到发现残骸时一直称，尽管在 9 月 18 日近 10 点时派出一架搜索机，但直到当日下午 15 点过后不久在空中发现飞机残骸之后，罗得西亚当局才确定飞机坠毁。

14.9 出现这一时间间隔的部分原因是当天早些时候的延误，延误已得到承认，但令人费解。Marius van Wyk 大约在 03 时 30 分告诉机场经理 John ‘Red’ Williams，他看到空中的闪光(见上文第 11.7 节)，此后，经理着手天一亮就启动搜索工作。但尽管如此，也尽管 Salisbury 的空中交通管制人员早在 4 时 30 分与恩多拉 的交流中表示担心，但在大约 6 时日出时显然没有为启动空中搜索采取任何行动。相反的是，一架联合国飞机转飞恩多拉，以帮助搜索，但挪威籍机组人员在 7 时过后不久被逮捕。最后，9 时 42 分，Salisbury 控制中心指示恩多拉停机坪上的 RRAF Canberras 飞机开始搜索。但 10 时左右开始的搜索工作在北部和南部进行，而人们已经知道 Albertina 是从西北或西部飞近机场的。

14.10 最后，在 14 时 45 分，一位名叫 Craxford 的 RRAF 飞行员被派到明显方向，他在 25 分钟内发现了残骸。据称就这样用了 15 个小时才从空中发现一架大飞机被烧毁的残骸，而发现地点是飞机的可预测飞行路线以及注意到的最后讯息所称飞机很有可能坠毁的地点。

发现：另一种陈述

14.11 有人认为，时间间隔实在不可忽略不计，造成这种看法的原因是，大量积极证据表明，实际上在黎明前或黎明后不久，当地人和联邦官员都发现了残骸。很多证人(其中有些证人近期首次接受采访)讲述了当地人如何试图在夜间靠近残骸，以及他们如何在第二天早上天亮后不久(比如上午 6 时左右)找到残骸。如果他们在夜间看到一架飞近恩多拉机场的飞机在森林上空出事，所期待的只不过是这个而已。

14.12 1979 年，Timothy Kankasa 告诉一名瑞典研究人员，他在看到飞机坠入树丛后给警方打了电话，但警方没有采取任何行动。早晨，烧炭工向他报告，有一架飞机坠毁，正在燃烧。9 时或 9 时 30 分，他前往现场：“没有警察……没有军队，没有任何人，直到下午。”但至少有一名赞比亚籍证人称，他在黎明时来到坠机地点，但被军警部队人员打发走，记者 Ian Colvin 在上午飞过坠机地点上空时看到类似情况(见下文第 14.16 节)。

14.13 与 Timothy Kankasa 的情况相反，对当局的恐惧使很多当地人没有报告他们发现了残害，而当地 1 个名叫 L. Daka 的烧炭工和另外 2 人因偷窃飞机上的密码机而在上午被逮捕，因此一支警察分遣队在空中发现坠毁地点之前就来到现场。当时的一名探长 Ray Lowes 描述了 9 月 18 日“午饭后不久”他如何在这些人员被逮捕之后在一名被告的带领下进入一辆陆虎车前往坠机地点，随行的有一位名叫 Nunn 的民事摄影师和另外 3 名官员。“整个现场尸体遍布，大部分尸体被火严重烧毁，”但人们发现 Julien 还活着。尽管 Lowes 忆及他向警方操作室做了报告，但奇怪的是，他没有提到找人帮助 Julien，但他的报告中可能已包括这一点。Nunn 所拍照片的下落不得而知。

14.14 布赖恩·昂温爵士时任奥尔波特勋爵的私人秘书，他在 2011 年 8 月写信给《卫报》，说明他在这些事件中的作用。他讲述的部分内容是，他和奥尔波特勋爵抓紧时间在一架停着的飞机上睡了一觉，“黎明时返回机场大楼，听说联邦飞机在附近发现了残骸”。布赖恩爵士在 2012 年 12 月接受主席代表委员会对他进行的访谈时明确表示，这是个错误，他是直到下午才听说残骸被发现的。

14.15 然而，他最初的记忆看起来与罗得西亚皇家空军前成员 Michael Saunders 的记忆相同。2012 年 3 月 25 日，Michael Saunders 在一个与罗得西亚有关的因特网网站上张贴了一份说明，其中包括下列内容：

“我写这个是有一些权威的，因为我就在那里。我在机场与一名下班的控制员谈话时，看到飞机飞到机场上空，并顺风转向。早上，搜索飞机说服我来到坠机地点……”

14.16 《每日电讯报》记者 Ian Colvin 与 Roy Welensky 爵士关系密切，他在 1968 年发表的一份报道证实，一旦天亮就能很容易地找到坠机地点。Colvin 说，

9月18日上午9时，他乘坐一辆租来的 Cessna 飞机飞到坠机地点上空，并看到“警察已经在灰色的残骸灰烬之间的空地上走动”。

14.17 美国驻比勒陀利亚空中武官 Don Gaylor 上校曾受命前往恩多拉，他在回忆录中提到，他“在破晓时”乘坐自己的飞机出发，最后找到了坠毁地点(应该说，并非没有困难)。他用无线电将坐标传送到恩多拉控制塔。

“我们升空数小时之后，罗得西亚的一架飞机飞过来，环绕现场上空飞行[原文]。”

实际上是否做出快速反应？

14.18 上文第 13.1 节 提到 Lemonson Mpinganjira 的讲述，接下来的内容是：在亲眼看到飞机在空中爆炸之后，他和 Steven Chisanga 躲在一个蚁丘后面，过了不到 1 个小时，他们从蚁丘后看到两辆陆虎车沿着遍布灌木的道路驶向飞机，速度非常快。这两辆车是灰色的，而不是(像警车那样的)黑色，由于开着内灯，能看出车上的人是欧洲人。在出现巨大火光后这两辆车高速返回。

14.19 如果(如所猜想的那样)雇佣军迅速来到坠机现场并放火烧了飞机残骸，就可以解释当地非洲人在黎明时发现达格·哈马舍尔德尸体所处位置，以及病理学家对尸体解剖结果的分析(见上文第 8 节)。不过，这将意味着行凶者将一名活着的目击者，即 Julien 中士留在犯罪现场，这使人必然猜想，他们在黑暗中没有意识到 Julien 在场。如果 Mpinganjira 的证据是孤立的，那么，他看到的火光或许更有可能是飞机燃料在撞击时发生燃烧，而不是(像他回忆的那样)在其他人员快速赶到现场之后才发生燃烧；但这仍然令人怀疑，在事先不知情的情况下，怎么可能做出如此快速的反应？

14.20 不过，Mpinganjira 的证据不再是孤立的。2012 年 1 月，南非人 Wren Mast-Ingle 告诉 Susan Williams 博士，1961 年 9 月，他正骑着摩托车从 Luanshya 途径 Chingola 前往 Bancroft，他听到一架飞机坠入附近的森林，第二天他才意识到这架飞机是 Albertina。他当年 22 岁，担任铜带省一个采矿公司的公关关系干事。据他回忆，这事发生在黄昏前后，无论如何都比目前知道的坠机时间早。他来到残骸所在地点，从大约 20 米远处就能看到从一侧机翼下面到机身上有一排“像我拳头那么大的”洞口。没有着火的迹象。几分钟内有两辆车来到现场。这两辆车是吉普或者陆虎，颜色比黑色浅，车上坐着 6 到 8 个持有武器的白人，他们未穿军装，但穿着某种作战服。他们命令他离开。

14.21 2005 年，一个名叫 Colin Cooper 的前加丹加雇佣军向挪威警方称，他曾在 Elisabethville 与一个名叫 Swanepoel 的南非雇佣军共同度过一周时间。Swanepoel 是个酒鬼，对武器着迷。他曾在醉酒状态下告诉 Cooper，他和另外三四个人被安排在树丛中等候哈马舍尔德的飞机。(荒谬的是，他还似乎告诉 Cooper，他们正在等候飞机着陆，而不是坠毁)。据 Cooper 所称，Swanepoel 接

着夸口说，他开枪把坠机后幸存的一名保镖打死。在被催问 Swanepoel 是否承认杀害秘书长时，Cooper 表现出非常犹豫，然后表示是他干的。不过，早在 1993 年，Cooper 就曾更加明确地向飞行员 Helge Bjørlo 表示，据 Swanepoel 所称，Albertina 被迫降落，在森林中安排了人员杀害哈马舍尔德。Cooper 称，Swanepoel 害怕联合国（其情报部门存有审讯和遣返一个名叫 Swanepoel 的雇佣军的记录），不久后就离开了加丹加。

14.22 这两份叙述均未表明 Cooper 本人参与所控杀人行为。但他在 1999 年一次学校聚会上对前校友 Keith Osmond 说过的话却表明了这一点。Cooper 告诉 Osmond，“你知道坠机是谋划好的，”并接着说，他和 Swanepoel 得到详细指示，确保哈马舍尔德在坠机中死亡。他告诉 Osmond（委员会于 2013 年 8 月获得其证词），他们乘坐一辆陆虎车来到坠机地点，发现哈马舍尔德和两名保镖还活着。Swanepoel 开枪打死了哈马舍尔德；然后他们杀死两名保镖，并用子弹把飞机残骸打得满是窟窿。

14.23 如果飞机在飞近恩多拉时其位置受到监测——毫无疑问其位置可能受到监测——在树丛中等候的人员就可能能够迅速赶到坠机地点。但不能因此就说 Cooper 向挪威警方准确转述了 Swanepoel 的话；或者说，如果他的转述准确，也不能因此就说 Swanepoel 告诉他的是真相；或者说 Cooper 如实告诉了 Osmond 他自己的角色。例如，不同人的讲述中提到的警卫极有可能是 Julien，他没有中枪，而是死于烧伤。不过，即使 Swanepoel 或 Cooper 是在转述其听到的话并虚构了自己在其中扮演的角色，所转述的话与无关旁观者提供的关于在坠机后有人乘坐陆虎车迅速赶到现场的证据之间也有一定程度的相似之处。我们在上文第 8.10 和第 8.11 节探讨了这些说法如何可能达到一定程度的确定性。

14.24 然而，上文第 13.11 节引述的回忆录使人对一个雇佣军分遣队等候坠机发生的这种可能性产生一些怀疑。如果 Prain 的讲述大体上是正确的，Mpinganjira 发现以及 Mast-Ingle 遇到的人可能是收到无线电讯息的那名‘业余爱好者’组织起来的搜索队人员。但这种说法也有怪异之处：如果这两名目击者在坠机发生之后不久遇到的是这个搜索队的人员，那么搜索队人员做了什么？没有任何记录告诉我们答案。

15. 结论

谜团

15.1 我们重申，上述报告虽然很详尽，但只不过是从小量证据中选取了一些证据，我们在工作过程中考虑了所有证据。其中很多证据仅在近年才掌握，证据仍然可能增加——实际上，证据在本报告编写期间就已得到扩充。在不涉及最

初三次调查的局限性的情况下，仅此一点就回答了最初的问题：达格·哈马舍尔德遇难事件是否存在重要的新证据？毫无疑问存在这样的证据。

15.2 随之而来的主要问题是，现有证据是否证明有理由重启联合国自己的调查。这不是一个简单的问题，尤其是这个问题使我们考虑是否存在这样的现实前景，即恢复调查或开展新的调查能起的作用不仅仅是继续挪动棋盘上现有的许多棋子，除了陷入僵局，取得成果的希望渺茫。尽管有关材料很重要，并且具有内在意义，但如果不存在其他现实前景，对于我们在职权范围内提出的这一问题，我们的答案将不得不是“否”。证据谜团将仍然存在，有待他人努力解开谜团，但无法预见有任何结果可为恢复联合国的官方调查提供正当理由。

15.3 另一方面，如果谜团中有一条金线，我们的回答将是“是”。我们认为情况可能就是这样，原因现解释如下。

一条金线？

15.4 有令人信服的证据表明，飞机为在恩多拉降落而转弯时受到某种形式的袭击或威胁，而在那之前恩多拉是飞机的已知目的地。专家建议，不需要以此类解释来说明坠机原因，尽管我们承认这一点，也承认坠机能够被充分解释为可控飞行撞地，但仍然认为，有充分证据证明飞机实际上可能是由于某种形式的敌对行动而被迫下降的，这种可能性值得进一步调查。

15.5 我们希望根据第 12 节总结出原因，由于这些原因，我们认为，蓄意破坏之说尽管留下一些让人无法回答但欲罢不能的问题，但不能得到核实。这不等于说这一说法不属实；只是根据我们的判断目前不可能确定它属实与否。因此，我们目前不建议联合国进一步对蓄意破坏证据进行调查，尽管这可能(我们无法知道)意味着关闭寻找事实真相的门。

15.6 相比之下，不管是认为空袭通过直接破坏或骚扰方式导致飞机下降，还是导致对飞机造成某种形式的丧失功能的损害，据我们判断，空袭之说都是可证或可反证的。

15.7 从一名美国人持无线电监测设备出现在恩多拉机场这一具体证据来看，以及从美国国家安全局在 1961 年以及这年前后在世界各地的监测活动这一广泛证据来看，国家安全局极有可能在 1961 年 9 月 17 日至 18 日夜間对恩多拉当地和该区域所有无线电通讯进行了跟踪，中央情报局也可能这么做。

15.8 如果所暗示的袭击或威胁实际确有发生，美国国家安全局在一般情况下应该对驾驶舱的现场讲话进行监测、录音(正如 Southall 证明的那样)、记录并存档，不管是据 de Kemoularia 称出自飞行员 Beukels 之口的讲述(上文第 13.45 节)，还是 Southall 描述的驾驶舱讲话录音(上文第 13.25-26 节)。同样可预见

的是，国家安全局对恩多拉控制塔的任何对话以及 Albertina 收发的任何讯息或信号均进行了监测和记录。

15.9 任何此类驾驶舱里的讲话或无线电讯息录音如果能找到并经鉴定为真实，都可能会提供确凿证据，说明 DC6 飞机发生了什么。因此，例如，如果美国的记录证实 Beukels 和 Southall 其中一人的话或者两人的话，调查人员将很快能够回答机上人员是怎么死的这个问题，距离追究责任也为时不远。不过，同样，如果 Beukels 所报告的说法纯属虚构，Southall 的回忆也去完全错误，仅靠目击者的证据也仍然可以妥当地了解到在联合国秘书长飞往恩多拉执行一项具有国际意义的任务的夜晚，通过严密监测区域无线电通讯所听到或记录的内容，而监测毫无疑问是美国（以及可能其他）安全机构进行的。

15.10 因此，任何已存档的涉及 Albertina 飞机最后几分钟的录音，不管是否证实某个具体说法或指控，都可能有助于说明飞机为何坠毁。如果，相比之下，本应全面的记录或档案中却没有此类录音，而且可以确定从未有过此类录音，这将大大有助于回应飞机在空中遭到袭击或威胁的说法。

今后的步骤

15.11 哥伦比亚特区乔治·华盛顿大学国家安全档案馆根据《信息自由法》代表委员会提出的要求因此包括提供以下资料：

(a) 美国国家安全局塞浦路斯站或任何其他站点于 1961 年 9 月 17 日至 18 日夜间截获或收到的看起来与一架飞机对另一架飞机开火有关的任何无线电通讯录音或录音誊本；

(b) 国家安全局在 1961 年 9 月 17 日格林尼治标准时间 21 时 30 分至 1961 年 9 月 18 日格林尼治标准时间 0 时 30 分之间截获或收到的任何与一架飞机在罗得西亚北部恩多拉着陆或接近该地有关的无线电讯息。

15.12 美国国家安全局最初回应称，“符合”委员会要求的三份文件中有两份文件因涉及国家安全属“绝密”文件，因此免于披露。（第三份文件不归国家安全局所有，其状况仍然是未知的）。2013 年 7 月 19 日，国家安全档案馆公共服务协调员 Mary Curry 博士写信给委员会：

“……请注意，据中央情报局专家 John Prados 所称，国家安全局截获的情报一贯由销密人员严格保管。他说，整个冷战期间，我们所知道的公布讯息的情况仅有少数几次（有些涉及朝鲜，有些涉及北部湾，少数涉及越南谈判，有些涉及六日战争）。不过，我们已根据《信息自由法》提出查阅所列日期截获的情报的要求……”

现已对继续对这些文件进行保密提出上诉，委员会了解这些文件应受有条件的 50 年规则限制。

重启联合国调查的可能性

15.13 在委员会看来，这似乎是完成其工作的适当时机。

15.14 委员会谨认为，联合国有理由施展委员会所不具备的权力，重启其 1961-2 年的调查，初步目的是根据截获的记录证实或反驳说明秘书长所乘飞机是因遭到某种形式袭击或威胁而坠毁的证据。从现有证据来看，此类记录似乎掌握在美国手里。委员会的调查已经到了通过这一调查线索似乎能够得出明确答案的地步，现在把有关工作交给大会是适当的。

15.15 关于是否有理由开展更大规模的调查，这一决定将取决于提议的最初调查结果如何。如果达到这一点，我们就有理由认为，将进一步调查限制在看起来实际、相关的证据上应该是可行的。

15.16 因此，委员会既不建议也不希望联合国全面恢复调查工作。委员会将本着尊重的态度提议分重点、分阶段恢复调查，可能在第一阶段完成调查，但如果调查继续进行，则应限制在到那时可确定的关键问题上。我们的报告中指出这些问题可能是什么；但我们认识到事态发展可能使预测出错。

15.17 因此，上个世纪后半叶可能远远未使事实模糊不清，而是可能已经使我们或多或少地接近一件具有全球重要性的事件的真相，而这一真相值得历史关注，也值得司法界关注。

2013年9月9日，海牙

主席

斯蒂芬·塞德利(签名)

汉斯·科雷尔(签名)

理查德·戈德斯通(签名)

威廉明娜·托马松(签名)

附录 1

哈马舍尔德委员会委员

斯蒂芬·塞德利爵士阁下(主席)

斯蒂芬·塞德利爵士阁下(主席)于 1964 年获得律师资格, 1983 年成为英国王室法律顾问, 1992 年被任命为高等法院法官, 任职于王座法庭。他于 1999 年担任上诉法院法官, 并成为枢密院司法委员会成员及欧洲人权法院专案法官。他于 2011 年 3 月退休, 自此一直是牛津大学的客座法学教授。

汉斯·科雷尔大使

1994 年 3 月至 2004 年 3 月, 汉斯·科雷尔大使曾任联合国主管法律事务的副秘书长和联合国法律顾问。1984 年至 1994 年, 他担任瑞典外交部负责法律和领事事务的副部长。1962 年至 1984 年, 他在瑞典司法部和司法机关任职, 并于 1980 年被任命为上诉法官。

理查德·戈德斯通法官

1994 年 7 月至 2003 年 10 月, 理查德·戈德斯通法官担任南非宪法法院法官。1991 年至 1994 年任南非调查公共暴力和恫吓委员会(戈德斯通委员会)主席。他是联合国前南斯拉夫问题国际刑事法庭和卢旺达问题国际刑事法庭第一任首席检察官。

威廉明娜·托马松法官

1998 年至 2004 年, 威廉明娜·托马松法官担任欧洲人权法院法官, 并于 2004 年至 2012 年任荷兰最高法院刑事厅法官。此前, 她为开业律师, 并任职国际人权法教授、海牙地区法院法官和副院长, 以及海牙上诉法院大法官和副院长。

附录 2

哈马舍尔德调查信托基金**受托人****Emeka Anyaoku, GCV0, CON 酋长阁下**

Emeka Anyaoku 酋长阁下于尼日利亚独立后进入该国外交部门，并于 1963 年被派往尼日利亚常驻纽约联合国代表团任职。他于 1990 年至 1999 年当选并担任英联邦秘书长。1991 年，他引导英联邦各国领导人同意《哈拉雷宣言》，从而使英联邦的信念和宗旨具有现实意义，并使英联邦担负起新的任务，尤其是涉及种族隔离问题的任务。目前，他担任皇家英联邦学会副会长。

K. G. Hammar 名誉大主教

K. G. Hammar 名誉大主教是诠释学专业神学博士。他曾担任隆德大教堂教长，隆德教区主教，最后成为乌普萨拉大主教、瑞典教会负责人(1997 年至 2006 年)。他目前是瑞典隆德大学神学和宗教问题研究中心的荣誉客座教授。

Lea of Crondall 勋爵(主席)

1979 年至 1999 年，Lea of Crondall 勋爵担任英国总工会助理秘书长。自 1999 年起，他一直担任英国上议院议员，同时也是非洲问题无党派议员小组共同创始人并于 2002 年以来一直担任副主席。2007 年，他曾任刚果民主共和国选举监督人。

MARKS OF HENLEY-ON-THAMES 勋爵，王室法律顾问

MARKS OF HENLEY-ON-THAMES 勋爵是在伦敦中殿学院设有事务所的商业和家庭法开业律师。他于 1975 年获得律师资格，并于 1995 年被任命为王室法律顾问。他还是上议院自由民主党成员兼该党司法问题发言人。他的政治专长是人权、司法和宪法问题。

HENNING MELBER 教授

HENNING MELBER 教授是乌普萨拉达格·哈马舍尔德基金会高级顾问兼名誉负责人，并于 2006 年至 2012 年担任该基金会会长。他曾担任卡塞尔大学国际关系问题高级讲师(1982-1992 年)，温得和克纳米比亚经济政策研究组负责人(1992-2000 年)，乌普萨拉北欧非洲研究院研究主任(2000-2006 年)。他目前担任比勒陀利亚大学特聘教授兼布隆方丹自由州大学非洲研究中心研究员。

Naison Ngoma 教授

Naison Ngoma 教授是赞比亚铜带大学副校长，曾任达格·哈马舍尔德和平研究所所长。Ngoma 教授在国内和国际上拥有 30 年在政府、大学和联合国机构等国际组织中进行业务和战略管理的经验。

Hans Kristian Simensen

Hans Kristian Simensen 是瑞典哥德堡的自由职业研究员，具有军事和民用航空方面(包括空运监测和飞行后勤)的经验。他的父亲曾在联合国驻刚果的机构工作，2006 年 Simensen 开始收集刚果危机的文件，用于亚历山大图书馆拟建的数码化“达格·哈马舍尔德和平使者档案”。2009 年以来，他一直从事恩多拉事件的研究。

Susan Williams 博士

Susan Williams 博士是伦敦大学高级研究学院英联邦问题研究所的高级研究员。她的著作包括《谁杀害了哈马舍尔德？(Who Killed Hammarskjöld?)》(Hurst, 2011 年)；《有色栏杆。塞雷茨·卡马和他的民族的胜利》(Colour Bar. The Triumph of Seretse Khama and His Nation) (Penguin, 2006 年)；《人民的国王。绑架真相》(The People's King. The True Story of the Abdication) (Penguin, 2003 年)；《独立图解：“夜半自由”》(The Iconography of Independence: 'Freedoms at Midnight) (Routledge, 2009 年)。

附录 3

哈马舍尔德委员会专家

弹药/弹道学

Dan Perkins 少将(退休)工程硕士, 爆破工程师协会会员

曾任英国军队弹药技术官, 爆破工程, 英国。

档案

Jean-Louis Moreau

历史学家, 与 Rene Brion 合著《De la Mars: la genese d' Umicore》(2000年), 比利时

John Pinfold 硕士(图书馆证书)

曾任英国牛津大学罗德楼英联邦和非洲问题研究鲍德雷恩图书馆管理员。

Kris Quanten 博士, 中校, 总参谋长, 博士

比利时皇家军事学院军事学教授兼军事历史首席研究员。

Guy Vanthemsche 博士、教授

布鲁塞尔自由大学当代历史教授, 比利时皇家历史委员会秘书。

Karel Velle 博士、教授

比利时国家档案保管员、根特大学历史系副教授、国际档案理事会欧洲地区分会(EURBICA)会长

航空

Sven E Hammarberg 少校(退役), 理科硕士、商业管理硕士

瑞典航空事故顾问调查员。

R. John Hansman 博士, 艺术学士、科学硕士、博士

美国麻省理工学院航空与航天学教授、人与自动化系主任、国际空运中心主任。

法医病理学

Christer Busch 教授、医学博士、博士

瑞典乌普萨拉大学医院病理学系顾问病理学家。

Deryk James 博士，医学士、外科医学士、法医病理学博士、医学研究理事会(病理学)成员、英国皇家病理科医学院院士。

英国卡地夫大学威尔士法医病理学研究所法医病理学高级讲师。

Lenmart Rammer 教授、医学博士、博士

瑞典林雪平大学法医学荣誉教授。

手记与文件

Robert Radley 理科硕士

英国法证文件实验室有限公司法证手记和文件检验员。

附录 4

在委员会工作过程中直接向委员会提供信息或被委员会(或委员会代表)约谈的证人

1. Begg, Adrian(澳大利亚)
2. Björkdahl, Göran(瑞典)
3. Care, Geoffrey(联合王国)
4. Chipoya, Custon(利比亚)
5. Doyle, David(美国)
6. Dunnett, Denzil(联合王国)
7. Friedmann, Errol(南非)
8. Kankasa, Mama(赞比亚)
9. Kunda, Abraham(赞比亚)
10. Lowes, Ray(联合王国)
11. Lowenthal, Mark(以色列)
12. Mast-Ingle, Wren(南非)
13. Merret, Christopher(南非)
14. Mulenga, Emma(赞比亚)
15. Mulenga, Safeli(赞比亚)
16. Ngongo, John(赞比亚)
17. Ngulube, Margaret(赞比亚)
18. Osmond, Keith(肯尼亚)
19. Pease, Lisa(美国)
20. Ridler, Martin(法国)
21. Sanger, Clyde(加拿大)
22. Southall, Charles(美国)
23. Svensson, Sixten(瑞典)
24. Thijssen, Mary(荷兰)
25. Uddgren, Ingemar(瑞典)
26. Unwin, Brian(联合王国)
27. Wijnberg, Margaret(联合王国)
28. Williams, David(联合王国)

附录 5

文献选辑

以往调查 SE-BDY 飞机失事的各份报告

罗德西亚与尼亚萨兰联邦民航部《1961 年事故报告》，由联邦民航负责人 Maurice Barber 少将主持编写，1961 年 11 月。可在线查阅：

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

罗德西亚与尼亚萨兰联邦民航部《SE-BDY 型飞机事故委员会报告》，由联邦首席法官 John Clayden 爵士主持编写，1962 年 2 月向罗德西亚和尼亚萨兰联邦索尔兹伯里联邦议会提交。

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

联合国大会《导致达格·哈马舍尔德先生及其随行人员罹难原因和情况委员会报告》，由 Rishikesh Shaha 主持编写，1992 年 4 月 24 日，联合国 A/5069 号文件。

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

联合国大会 1962 年 10 月 26 日第 1759 (XVII) 号决议，请秘书长将任何可能注意到的新证据通知大会。

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

Rösiö, Bengt 著《恩多拉空难》，斯德哥尔摩，瑞典外交部，1992 年 11 月。

<http://www.hammarkjoldcommission.org/key-documents/>

- 《关于恩多拉空难的评论》，1992 年。
- 《恩多拉空难。订正版》，1992 年 11 月-1993 年 2 月。
- 《重温恩多拉事件》，1994 年 2 月。

出版物

Alport, Lord, *The Sudden Assignment. Being a record of service in Central Africa during the last controversial years of the Federation of Rhodesia and Nyasaland, 1961-1963* (London: Hodder & Stoughton, 1965).

Bengs, Bengt-Åke, 'The Ndola Accident. A theory as to the cause of the accident and En facts not accounted for and not known to the public', 1966 [载于可通过解密文件参考系统查阅的中情局文件]。

Björkdahl, Göran, and Phiri, Jacob, 'The Hammarkjöld Plane Crash', *International Peacekeeping*, Vol. 20, No. 1, February 2013, pp. 98-115.

Published online: 11 Mar 2013 and available at:

<http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13533312.2013.763681>

Colvin, Ian, *The Rise and Fall of Moise Tshombe* (London: Leslie Frewin, 1968).

Fröhlich, Manuel, “The Unknown Assignment”: Dag Hammarskjöld in the Papers of George Ivan Smith’, in *Beyond Diplomacy. Perspectives on Dag Hammarskjöld from the papers of George Ivan Smith and the Ezra Pound Case*. *Critical Currents* No. 2 (Uppsala: Dag Hammarskjöld Foundation, 2008). Available online at: http://www.dhf.uu.se/pdffiler/cc2_web.pdf

Gavshon, Arthur L., *The Mysterious Death of Dag Hammarskjöld* (New York: Walker & Co., 1962; rpt with additional maps, etc., as *The Last Days of Dag Hammarskjöld*, New York: Barrie & Rockliff, 1963).

Gaylor, Colonel Don G., USAF (Ret.), *From Barnstorming to Bush Pilot* (Bloomington IL: iUniverse, Inc., 2010).

Hughes, Matthew, ‘The Man Who Killed Hammarskjöld?’ *London Review of Books* (9 August 2001), pp. 32–33.

Lesiovskij, Viktor Mecislavovic, *Tayina ghibeli Havmmarshelda*. [The Mystery of Hammarskjöld’s Death] (Moscow: Mysl’, 1985).

Lesiovskij, Viktor Meëislavoviè *Gåtan kring Dag Hammarskjölds död*. [The Mystery of Hammarskjöld’s Death] Translation by Gunnel Bergström, (Stockholm, Fram, 1989).

Lipsey, Roger, *Hammarskjöld. A Life* (Ann Arbor: The University of Michigan Press, 2013).

Möllerstedt, Gunnar, *Generalsekreteraren. En biografi om Dag Hammarskjöld* (Stockholm: Sveriges Radios Forlag, 1981).

Nævdal, Bodil Katarina, *Drømmenes palass. Trygve Lie og Dag Hammarskjöld, en beretning* (Oslo: Schibsted, 2000).

O’Brien, Conor Cruise, *To Katanga and Back. A UN Case History* (London: Hutchinson, 1962).

– *Memoir: My Life and Themes* (London: Profile Books, 1998).

Prain, Ronald, *Reflections on an Era. Fifty years of Mining in Changing Africa*. The autobiography of Sir Ronald Prain (Letchworth: Metal Bulletin Books, 1981).

Puren, Jerry, Col., as told to Pottinger, Brian, Mercenary Commander (Alberton, South Africa: Galago, 1986).

Rembe, Rolf, and Hellberg, Anders, *Midnatt i Kongo: Dag Hammarskjölds förlorade seger* (Stockholm: Bokförlaget Atlantis, 2011).

Rösiö, Bengt, 'The Ndola Crash and the Death of Dag Hammarskjöld', *Journal of Modern African Studies*, 31, 1993, pp. 661-71.

- Ndola ([Stockholm]: Nerenius & Santerus Forlag, 1997).

Trinquier, Roger, Duchemin, Jacques and Le Bailly, Jacques, *Notre Guerre au Katanga* (Paris: La Pensée Moderne, 1963).

Urquhart, Brian, *Hammarskjöld* (New York: Harper Colophon Books, 1972).

US Senate Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Activities (The Church Committee), *Interim Report: Alleged Assassination Plots Involving Foreign Leaders dated 20 November 1975*, in particular Part III A. Congo.

http://www.aarclibrary.org/publib/church/reports/ir/pdf/ChurchIR_3A_Congo.pdf

- Final report of the Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Activities dated 26 April 1976.

<http://archive.org/details/finalreportofsel01unit>

Virving, Björn, *Termitstacken. Om olyckan där Dag Hammarskjöld omkom i Belgiska Kongo* (Stockholm: Forlag Termitem, 1996).

Williams, Susan, *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa*. (London: Hurst, 2011).

关于订正的说明

2013年9月9日本报告发表后，已提请委员会注意一些事实错误和遗漏。这些错误和遗漏均不是委员会专家顾问的责任，同时并不影响报告的逻辑推理和结论。2013年9月15日对以下各节作出订正：第2.5-7、5.1、5.3、5.7、5.9、11.1-2、12.17、13.47、13.49和15.11-12节。

尤其应当明确指出，美国国家安全局是中央政府的一个部门，而国家安全档案馆则是独立的学术机构。

附录 6

关于时区的说明

1961 年 9 月 17 日:

- 伦敦依照英国夏令时间 (BST) 运作 (格林威治标准时间 GMT+1)。
- 恩多拉和索尔兹伯里依照中非时间 (CAT) 运作, 全年不变。
- 亚的斯亚贝巴依照中非时间 (EAT) 运作, 全年不变。
- 尼科西亚依照东欧时间 (EET) 运作, 1975 年前全年不变, 随后开始实行夏令时间制。

城市	“夏令时间” 时区 (1961 年)	时间 (与格林威治 标准时间 0:00 相差小时)	“冬令时间” 时区 (1961 年)	时间 (与格林威治 标准时间 0:00 相差小时)
尼科西亚	东欧时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+2)	02:00	东欧时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+2)	02:00
亚的斯亚贝巴	东非时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+3)	03:00	东非时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+3)	03:00
恩多拉	中非时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+2)	02:00	中非时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+2)	02:00
索尔兹伯里	中非时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+2)	02:00	中非时间, 不实行夏令 时间制 (GMT+2)	02:00

时区对 1961 年 9 月 17 日注意到事件的影响

注: 由于缺乏当时的记录, 第五纵栏显示 Campbell Martin 的手记

1 城市	2 “夏令时间” 时区	3 时间 (与格林威治 标准时间 0:00 相差小时)	4 阿尔贝蒂娜按格林威治 标准时间为 22:20 设定其预计到达时间	5 阿尔贝蒂娜报告飞机 从其所在地上空飞过 的中非时间为 00:10	6 索撒尔听到录音时间 ——东欧时间—— 00:00 过后不久	7 Meijer 在埃塞俄比亚 听到恩多拉飞行控制 对话时间格林威治标 准时间 22:00
恩多拉	中非时间 (格林威治 标准时间+2)	02:00	00:20	00:10	00:00 过后不久	00:00
尼科西亚	东欧时间 (格林威治 标准时间+2)	02:00	00:20	00:10	00:00 过后不久	00:00
亚的斯亚贝巴	东非时间 (格林威治 标准时间+3)	03:00	01:20	01:10	01:00 过后不久	01:00
索尔兹伯利 (现称哈拉雷)	中非时间 (格林威治 标准时间+2)	02:00	00:20	00:10	00:00 过后不久	00:00