

Ein Mann wird beschuldigt, den UN-Chef erschossen zu haben: "Manchmal muss man Dinge tun, die man nicht will....".

Exklusive Untersuchungen enthüllen, dass ein in Grossbritannien ausgebildeter belgischer Söldner gestanden hat, Dag Hammarskjöld im Jahr 1961 ermordet zu haben.

RAF-Veteran "gab 1961 die Ermordung des UN-Generalsekretärs zu"

Jan van Risseghem war erst ein Teenager, als seine Mutter ihm befahl, aus dem von den Nazis besetzten Belgien mit seinem Bruder Maurice nach England, ihrem Heimatland, zu fliehen. Nachdem sie sich in einem Kloster versteckt hatten und eine erlebnisreiche Reise über den vom Krieg zerrütteten Kontinent unternommen hatten, erreichten sie sicher Portugal und nahmen von dort ein Schiff nach Norden.

In England angekommen, meldeten die beiden sich beim belgischen Widerstand. Ein Onkel half ihnen dabei, ihnen eine Flugausbildung bei der RAF zu ermöglichen, eine Entscheidung, die nicht nur ihre Kriegserlebnisse, sondern auch den Rest ihres Lebens prägte.

Ein halbes Jahrhundert später machten die in Großbritannien erlernten fliegerischen Fähigkeiten auch den jüngeren van Risseghem international bekannt, als er offiziell mit dem Flugzeugabsturz in Verbindung gebracht wurde, der 1961 den schwedischen Diplomaten Dag Hammarskjöld, den UN-Generalsekretär, tötete.

Ein Flugzeug, die Albertina, zerschellte im Wald vor den Toren der Stadt Ndola im heutigen Sambia, damals noch Nordrhodesien, kurz nach Mitternacht am 18. September, als es den Flughafen der Stadt anflog.

Fünfzehn Menschen an Bord starben sofort, und der einzige Überlebende starb ein paar Tage später im Krankenhaus. Am selben Tag schickte ein US-Botschafter ein geheimes Kabel - eines, das jahrzehntelang in Akten vergraben blieb -, um über mögliche Sabotage zu spekulieren und Van Risseghem als offenbar Verdächtigen zu benennen.

Aber sein Name sollte erst viele Jahre später öffentlich mit dem von Hammarskjöld in Verbindung gebracht werden, nachdem der belgische Pilot mit seiner britischen Frau in seine ruhige Heimatstadt Flint zurückgekehrt war, zwei Söhne aufzog und den Tod eines Sohnes zu beklagen hatte, sich zurückzog und dann selbst als Kriegsheld starb.

Es mag daran liegen, dass mit dem allmählichen Verblässen des anfänglichen Schocks und des Verdachts auf Hammarskjölds Tod auch das Interesse an dem Absturz nachließ.

Gerüchte über den Absturz des Flugzeugs wurden unter Anderem von keinem geringeren als dem ehemaligen US-Präsidenten Harry Truman laut. Zwei Tage nach Hammarskjölds Tod sagte er Reportern, dass der UN-Führer "kurz davor gewesen sei, etwas herauszufinden, als sie ihn töteten. Beachten Sie, dass ich sagte, „als sie ihn töteten.“

Er weigerte sich, näher darauf einzugehen, aber es war der Beginn eines Jahrzehnte währenden Verdachts, dass westliche Regierungen nicht alle Informationen, die sie über den Absturz hatten, weiter gegeben hatten.

Separate Untersuchungen, darunter eine von der UNO, sowie eine weitere Untersuchung von Hammarskjöld's Heimatland Schweden - haben keine überzeugende Erklärung für das Geschehen geliefert, alle sprachen entweder von einem Pilotenfehler oder ließen die Ursache offen.

Es dauerte fast 50 Jahre und bedurfte die Veröffentlichung eines vernichtenden Buches durch die Akademikerin Susan Williams, *Who Killed Hammarskjöld?*, bis die UNO anfangs dieser Frage erneut nachging und Zweifel daran aufkommen ließ, es seien bloß Verschwörungstheoretiker gewesen, die das Thema jahrzehntelang aufgegriffen hatten.

Zu den kritischen Beweisen, die Williams und der unabhängige Forscher Göran Björkdahl gesammelt haben, gehört die Aussage eines ehemaligen US-Spions, die einer Abhörstation in Zypern zugesendet wurde, eine Aufnahme eines Piloten, der den Vorfall scheinbar so erzählt wie er sich ereignete und die nur wenige Minuten nach dem eigentlichen Vorfall übertragen wurde.

Das stimmt auch mit den Berichten von sambischen Zeugen überein, die in der Nähe der Absturzstelle lebten und die sagten, sie hätten ein zweites Flugzeug in der Nähe von Hammarskjöld's Flugzeug sowie ungewöhnliche Lichter und Geräusche am Himmel beobachtet. Sie waren von weißen Beamten, die an den frühen Untersuchungen arbeiteten, weitgehend ignoriert worden. Der einzige Überlebende des Unfalls beschrieb auch eine Art Luftangriff mit "Funken in der Luft", bevor er eine Woche nach dem Unfall starb. Die Ärzte sagten, er sei zu diesem Zeitpunkt klaren Verstandes gewesen, aber auch seine Aussage wurde weitgehend ignoriert.

Bergbau-Intrigen

Hammarskjöld's Tod ereignete sich inmitten eines postkolonialen Wettlaufs um die Ressourcen in Afrika. Auf seinem letzten Flug flog er zu einem geheimen Treffen um ein Ende des Bürgerkriegs im kürzlich unabhängigen Kongo zu vermitteln, ein Land, das viele Mineralien und Bodenschätze besitzt und damals kurz vor dem Zusammenbruch stand.

Die östliche kongolesische Provinz Katanga, in der sich die meisten der riesigen Erzkörper des Landes befinden - einschließlich des Uranerzes, aus dem die Bomben stammten, die Amerika auf Hiroshima und Nagasaki abgeworfen hatte - und die einen Großteil des Einkommens des Landes generiert, hatte im vergangenen Jahr ihre Unabhängigkeit vom Kongo erklärt.

Der Rebellenführer Moïse Tshombe bekam verdeckte militärische und technische Unterstützung von der belgischen Regierung, der ehemaligen Kolonialmacht, sowie auch Unterstützung von westlichen Bergbauunternehmen mit Interessen in der Region. Hammarskjöld glaubte, dass die UNO zur Intervention verpflichtet sei, weil die Sezession von Katanga eine existenzielle Bedrohung für den Kongo darstelle.

Als Verfechter der Dekolonisation und unnachgiebiger Idealist, der glaubte, dass die UNO Beschützer und Plattform für kleine Länder sein müssten, missachtete er die Vorbehalte des Rechtsberaters der UNO, Militäraktionen zur Beendigung der Rebellion anzuordnen und erzürnte damit Großbritannien und die USA. Aber die UN-Truppen waren ausmanövriert worden, und ein Teil davon stand nun unter Belagerung. Um die Pattsituation und den Konflikt zu beenden, flog Hammarskjöld zu einem geheimen Treffen mit Tshombe, wobei er umkam.

Rebellenpilot

Jan van Risseghem hatte inmitten des fieberhaften Konflikts Anfang 1961 einen neuen Job gefunden. Er fühlte sich wohl in einem Krisengebiet, nach seiner dramatischen Flucht aus Europa und im Dienst der RAF im Krieg.

Charismatisch und gutaussehend, war er der jüngere Sohn einer Britin aus einer aristokratischen Familie, deren Wurzeln bis zur normannischen Eroberung zurückreichen, und eines belgischen Vaters. Die Familie lebte in einem Teil Polens, der später Ostdeutschland werden sollte, und kehrte später in die belgische Stadt Lint zurück.

Es war eine idyllische Erziehung, die er genoss. Die Fotos zeigen die Brüder, die in großen Gärten spielen, mit ihrer Mutter fischen, während ihr Vater wegen der Verletzungen, die er im Ersten Weltkrieg erlitten hat, ein eher ruhiger Zeitgenosse geworden war.

Trotz Kindheitserinnerungen an die Schrecken des Krieges stürzten sich die Brüder in den Dienst und erwiesen sich als Gewinn für den belgischen Widerstand und für die RAF, mit ihrem fließenden Englisch, Französisch und Flämisch sowie ihrer Kenntnisse über den Kontinent.

Der Dienst förderte eine lebenslange Liebe zum Fliegen. Jan wollte schon immer in der Luft sein. "Das Fliegen war ein Teil von ihm", sagt Nichte Marianne van Risseghem, die sich Jahrzehnte später an aufregende Flüge mit ihrem Onkel erinnert, als er für eine Luftüberwachungsfirma in Belgien arbeitete.

Nach dem Krieg verließ er den Militärdienst und trat der belgischen Zivilfluggesellschaft Sabena bei. Aber er wurde gefeuert, nachdem er sich mit ihnen über Sicherheitsfragen überworfen hatte, sagte er dem Luftfahrthistoriker Leif Hellström in einem Interview, das in den 90er Jahren aufgenommen wurde, und nahm einen Job in Katanga an.

Er erzählte Hellström, dass er offiziell als ziviler Trainer für Piloten in Avikat eingestellt wurde, wie die rebellische Luftwaffe genannt wurde, aber er nannte noch ein viel breiteres Aufgabengebiet. Er erzählt von Treffen mit dem Rebellenführer Tshombe, bei denen er sich selbst als "Ihren Luftkommandanten" bezeichnete, wie sie darüber diskutierten, wie Transportflugzeuge für Bombenangriffe umgebaut werden könnten, und er berichtete über Diskussionen über die Machbarkeit eines Angriffs auf Großstädte. Er erinnert sich sogar daran, ein Logo für seine Avikat-Staffel entworfen zu haben.

Geständnis an einen Freund

Pierre Coppens, der Van Risseghem vier Jahre später kennenlernte, als er wieder in Belgien für ein Fallschirmtrainingszentrum flog, sagte, sein Freund habe ihm erzählt, dass zu seinen nicht näher spezifizierten, umfassenderen Aufgaben auch der Angriff auf Hammarskjöld gehörte. Er sagte, dass ihm einfach befohlen wurde, ein Flugzeug abzuschießen, und er nicht wusste, wer sich im Inneren befand, erzählte Coppens den Forschern, die an einem neuen Film über den Absturz arbeiteten, *Cold Case Hammarskjöld*. Er wird in zwei Wochen beim Filmfestival Sundance uraufgeführt und nennt Van Risseghem als Angreifer. Erstmals werden hier alle Details der Forschung der Filmemacher vorgestellt.

Diese Details tauchten in vielen Gesprächen auf, in Bars oder beim Warten auf den Regen, und Coppens war zunächst skeptisch, sagte er. Er war etwas zu jung, um im Zweiten Weltkrieg gekämpft zu haben, daher war er es gewohnt, dass ältere Männer ihm große Konfliktgeschichten erzählten. "Am Anfang habe ich geglaubt, dass es ein Witz war", sagt er. Aber er kam schließlich zu dem Schluss, dass sein Freund es sehr ernst meinte.

Van Risseghem hatte nach eigenen Angaben seltene Fähigkeiten im Cockpit. Er behauptete, er könne "ein Eisen mit Flügeln" in den Himmel bringen, und sagte Hellström, er sei einer von nur einer Handvoll Piloten der rebellischen Luftwaffe, die im Dunkeln fliegen könnten. Und auf seiner gewagten Flucht vor den Nazis, gefolgt von jahrelangem Dienst, hatte er gezeigt, dass er den Mut zu einer solch kühnen Mission hatte, wie einem nächtlichen Angriff, der sein Flugzeug an die Grenzen seiner Reichweite bringen würde.

Coppens sagte, Van Risseghem habe ihm die Details eines komplizierten, logistisch anspruchsvollen Plans dargelegt. Er benutzte einen Fouga Magister Jet - den letzten, der noch von Rebellen genutzt wurde, nachdem einer von der UNO beschlagnahmt und ein anderer bei einem Absturz zerstört wurde.

Er zog alles aus dem Flugzeug, was er konnte, machte Platz, um eine Kanone für den Angriff zu installieren, und reduzierte das Gewicht, um seine Reichweite zu erhöhen, sagte er Coppens. Er fügte zusätzliche Treibstofftanks hinzu und startete vom Flughafen in einer Stadt namens Kipushi, die viel näher an Ndola liegt als andere Flughäfen, aber bisher nicht als möglicher Startplatz für einen Angriff angesehen wurde, da die kurze schmutzige Startbahn eine große Herausforderung für einen Jet darstellte.

Es dauerte ein oder zwei Tage, bis er herausfand, wen er getötet hatte, behauptete Coppens. Er hatte seinen Freund nur einmal gefragt, ob er jemals Reue für den Angriff empfand. "Er sagte: "Nun, im Leben muss man manchmal Dinge tun, die man nicht tun will, aber sie sind in Ordnung...", erinnert er sich.

Vitaldaten

Die überlebenden Verwandten von Van Risseghem haben immer darauf bestanden, dass der von ihnen geliebte Mann nicht in den Angriff verwickelt gewesen wäre. Durch eine Nichte, seine Frau, dass er in Rhodesien war, und über den Kauf eines Transportflugzeugs verhandelt habe, als der Angriff stattfand.

Sorgfältig geführte Flugbücher scheinen auch zu zeigen, dass er zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht geflogen ist. Sie zeigen, dass Van Risseghem in den ersten drei Septemberwochen am Boden geblieben war, nachdem er gezwungen wurde, nach Belgien zurückzukehren.

Die Filmemacher haben jedoch Beweise dafür gefunden, dass die Flugprotokolle mit falschen Namen gefüllt waren, d.h. sie waren von Van Risseghem oder mit seinem Wissen manipuliert worden. Das macht es schwer, sich auf sie als genaue Berichte über Daten oder Zeiten zu verlassen, und es ist besonders bemerkenswert, weil der Pilot selbst darauf bestand, dass sie Jahre später eine genaue Aufzeichnung jeder Stunde, die er in der Luft verbrachte, waren. Van Risseghem bestand gegenüber Hellström darauf, dass seine Dokumente gewissenhaft aufbewahrt wurden. "Es war keine Art Pfadfinder-Outfit. Es wurde gründlich gemacht, so wie es gemacht werden sollte. Also jede Stunde in meinem Logbuch", sagte er über seine Zeit mit Avikat.

"Ich halte nichts von diesem kleinen Geschäft, bei dem man einen Flug macht und ihn nicht registriert", sagte er im Interview, das Hellström Jahre später aufnahm und mit Forschern teilte.

Der Söldnerpilot Roger Bracco glaubt nicht, dass Van Risseghem das Flugzeug abgeschossen hat, hat aber gesagt, dass die Logbücher falsche Namen von Piloten und Orten zu enthalten scheinen. Er hat mindestens einen identifiziert, den er nicht kannte, "Delone, G", der in vielen Kämpfen aufgeführt ist. Auf die Frage, ob ein Pilot im Gebiet für die Streitkräfte des Katanga hätte operieren können, ohne dass Bracco von ihm gehört hätte, antwortete er: "Unmöglich."

Seitdem die UNO ihre Untersuchung wieder aufgenommen hat, wurden weitere Beweise gefunden, darunter das diplomatische Kabel der USA, das Van Risseghem (falsch geschrieben als Vak Risseghel) als Verdächtigen bezeichnet.

Es ist bewiesen, dass sich an diesem Abend mindestens ein US-Flugzeug mit starker Funküberwachungskapazität auf dem Rollfeld von Ndola befand. Abschriften aller Rundfunkaufnahmen, die Amerika besitzt, von der Albertina oder ihrem Angreifer, könnten ein für

alle Mal die Fragen nach Hammarskjölds Schicksal klären - und ob Van Risseghem eine Rolle gespielt hat.

Aber während die USA zugegeben haben, dass sie weitere Beweise in geheimen Akten haben, haben sie es bisher abgelehnt, sie der UNO herauszugeben, trotz wiederholter Anfragen des neuen Kommissars.

Fons Feyaerts hat zur Berichterstattung beigetragen.

Freie Übersetzung aus dem Englischen