

Grønland

set med en flyteknikers øjne.



Af Bent Krag
Ultimo juli 1955.

En godkendt ansøgning

Det hele begyndte med at jeg var ansat i flyvevåbnet som tekniker på flyvestation Aalborg.

Der skete det, at man fra flyvevåbnet søgte tre teknikere til udstationering på marinestation Grønødal i Grønland. Finn Mae, en meget speciel person, og jeg søgte jobbet uden overhovedet at vide, hvad sagen drejede sig om. Vi mente at det måtte være mere spændende, end det vi gik og foretog os til daglig på flyvestationen. Altså søgte vi, og blev udtaget, gu' ved hvorfor?

Skipper (kaptajnløjtnant P. Thorsen, chef for Esk. 724) fortalte os, at vi var blevet udtaget blandt mange, fordi vi netop kom fra Esk. 724 i Aalborg. Og derfra havde man tradition for altid at få gode folk. Ved nærmere eftertanke kunne det undre, da det var Esk. 721 der havde "Catalinaen", og derfor også måtte være de nærmeste til at servicere den, men vi fik aldrig nogen fornuftig forklaring. Vi må jo altså have været de bedste. Det imponerede os naturligvis en smule, vi var nogen fra flyvevåbnet, man kunne regne med. Vi blev derefter sendt hjem på en uges orlov for at fortælle familie og venner at de ikke så os det næste år, nogle blev ked af det, andre blev glade. Sådan er det.

Afrejsen

Vi skulle så møde på flyvestation København inden afrejsen. Der skulle foretages forskellige ting såsom vaccination, pas, sygekasse, økonomiske ting, for hvor skulle vores løn hen? hvad skulle der ske, hvis noget gik galt?

Jeg skal lige fortælle hvem vi var - det var Finn Moe, Poul Pedersen og undertegnede. Finn og jeg kom fra flyvestation Aalborg og Poul kom fra Karup. Vi var i København i tre dage før afrejsen, og tiden gik med undersøgelser ved bl.a. lægen, og vi fik de obligatoriske indsprøjtninger for tyfus, paratyfus og dysenteri. Sygdomme som aldrig har været på Grønland.

Fritiden i København brugte vi efter bedste evne, som man nu kan, når man er 21 år, dvs. med diverse værtshusbesøg og frække damer. Vi havde et problem, og det var, at den vaccination vi havde fået, havde nogle bivirkninger, der gjorde at vi fik meget ondt i skulderen. Og i nakken. Der var kun en måde at ordne det på, "bajere"!

Afrejsens dag oprandt og vi skulle sejle med det gode skib "Dronning Alexandrine", bygget i 1927. Sejlturen derop var en oplevelse for sig. Vi gik ombord i København, og blev indkvarteret i firemands lukafer på første klasse, hvilket også indebar at vi spiste i førsteklases salon i kaptajnens selskab.

Vi spiste ved sekspersoners borde med hvid dug på bordet og servering af tjenere i hvide jakker.

Menuen var altid god og bestod altid af tre retter mad, "suppe, steg og is" med vin til maden og likør til kaffen. Frokosten var også særdeles god, der var altid masser af frisk pålæg og lune retter, snaps og øl til maden. Der var ca. 75 passagerer ombord, et blandet publikum, med unge og lidt ældre mennesker imellem hinanden. Da turen skulle vare lidt over en uge, skulle vi ligesom finde ud af hvordan tiden skulle gå. Vi var tre mand i flyveruniformer, to mand i søofficersuniformer, resten civile. I betragtning af at skibet var fra 1927 og dette var i 1955 var skibet egentlig meget hyggeligt.

Vi afsejlede en eftermiddag i juni måned i dårligt vejr. Afrejsen fra København var utrolig festlig med mange mennesker på kajen og råben og vinken. Vi lærte hurtigt de øvrige om ombord at kende, så inden længe gik snakken livligt. Mange var meget interesseret i, hvad sådanne unge flyvere skulle på Grønland, og det vidste vi knap nok selv, men vi kunne jo forklare os. Vi indyndede os hos dem vi syntes måtte være de rigtige, dvs. de enlige damer - især de yngre. Min interesse faldt hurtigt på en ung pige der var meget reserveret, det viste sig også, at hun ikke var ret gammel, ca. 18 år. Hun var fra Færøerne, hun kom med fra København, hvor hun studerede. Hun skulle op og besøge sine forældre, der boede i Grønland. Men der var også mange andre gode tilbud.

Turen forløb planmæssigt indtil vi nåede "Kap Farvel". Der løb vi ind i en storm af temmelig stor voldsomhed, så aftensmaden var ikke efterspurgt, vi fik gule ærter og flæsk. Der var rigeligt. Vi var kun halvdelen nede i salonen for at spise (pga. vejret), men Finn og jeg var der, Poul følte han havde det bedst i køjen, men da maden blev serveret, var Finn der heller ikke mere, så vi havde god plads og maden var fortrinlig. Vi der var der, nød de gule ærter og flæsk. Derefter kunne man promenere på dækket, og der opleve nogle af situationerne omkring hvorfor der kun var så få til spisning, mange var da gået til køjs. Men vi havde salonerne for os selv, det var vældigt hyggeligt.

Vi var ombord Skt. Hans aften, så hvis datoerne ikke stemmer, er det erindringsforskydelse. Denne aften var lidt speciel for da havde vi nogle specielle lege hvor man kunne vinde et og andet, jeg vandt f.eks. en tur på dækket med en kahytjomfru, men hverken hun eller jeg var interesseret i dækket, så vi fandt på noget andet.

Vi skulle sættes af i Grønnedal, men det viste sig, at skibet ikke kunne komme ind til Grønnedal pga. is, så vi måtte tage turen med op til Egedesminde, der så blev første anløbshavn.

Overtro

Men forinden skal fortælles en historie som ikke er så morsom.

Vi havde en del grønlandere ombord, der iblandt mange børn, som var syge med f.eks. tuberkulose og kræft, det var trist at se på. Men der var sygeplejersker med ombord til at tage sig af dem.

Jeg husker en aften ombord før vi nåede havn - vi var blevet lidt muntre, der kom en tjener ned til os, vi kendte dem jo efterhånden godt, han var selskabelig overrislet. Han kom ind i lukafet til os og vi var der alle fire, så ser han på min køje, og bliver helt ædru og stiv, så siger han, "e sko som står der i køjen på hovedpuden, fjern dem" Jeg var totalt forvirret, og spurgte selvfølgelig hvad sker der? Jeg fik en forklaring som jeg havde svært ved at forstå, da den lå lidt i det overtroiske. Forklaringen var følgende: Symbolet med skoene i køjen betyder lig ombord. Hvad nu?

Vi morede os og sagde til den stakkels tjener, "du må være overtroisk, vi tror ikke en pind på dig". Men, men, vi måtte ændre vores opfattelse.

Da vi nåede Egedesminde, var der en lille grønlandsk pige ombord, der var død, noget til eftertanke, ubehageligt. Jeg havde set den lille pige mange gange på dækket, og jeg vidste at hun var syg, men alligevel.

Vi fortsatte vores tur nedover først til Holsteinsborg derefter til Sukkertoppen for til sidst at komme til Godthåb. (Nuuk).

Ventetid

I Godthåb blev vi omdirigeret til kystbåden "Tikkerak", (der nogle år senere brændte).

Vi kom ombord på det gode skib og blev indkvarteret, også på firemands lukafer. Der var ikke mange passagerer ombord. Dem der var, skulle videre nedover til de mindre byer på kysten.

Til vores held var hele den sydgrønlandske vestkyst dækket med storis. Storis er is, der kommer fra østkysten og driver rundt om Kap Farvel og derefter op på vestkysten, et utroligt imponerende skue.

På grund af isen måtte vi da ligge i Godthåb i 10 dage uden egentlig at foretage os noget andet end at se på byen og i øvrigt få tiden til at gå på bedste måde, dvs. kortspil, gå lidt på værtshus, jeg for mit vedkommende var så heldig at min søster havde fortalt mig, at hun havde en veninde der var sygeplejerske på Dronning Ingrid's hospital i Godthåb, det benyttede jeg mig af.

Jeg gik ned på hospitalet og spurgte efter vedkommende sygeplejerske og traf hende. Hun var operationssygeplejerske, hun viste mig rundt på hospitalet, og da det var slut inviterede hun mig til at besøge hende privat om aftenen, hvilket jeg også gjorde, men hendes forlovede var der, så der er faktisk ikke mere at sige til det.

Pligten kalder

På tiendedagen ankom "Catalinaen" og landede på fjorden. Så var det slut med slappe af i Godthåb.

Vi gik ombord for at flyve til Grønnedal.

Det viste sig at skulle blive en oplevelse.

For det første var flyet utæt i bunden, utæthed var opstået ved en hård landing på Arsukfjorden ved Grønnedal, der var høj sø efter en kraftig storm. Lækagen var så stor at de motordrevne pumper ikke kunne holde vandet ude, men ved også at pumpe med håndkraft var det kun lige, at vandet kunne holdes ude.

Men skipper (kaptajn løjtnant Kirkegaard) havde en løsning på det problem, det var efter hans mening således, at "vandet løb sgu da ud igen, når flyet kom i luften". Naturens love var stadig i funktion.

At flyve med en Catalina er en oplevelse, men at flyve med den under de forhold, der er på Grønland, er en speciel oplevelse. Jeg skal efter bedste hukommelse forsøge at fortælle hvordan det foregår.

Alle der interesserer sig for fly ved udmærket hvordan en Catalina ser ud med de højt placerede vinger og de to motorer med trebladede propeller og de såkaldte blister på kroppen bag vingerne. Men for dem der ikke har været ombord på en sådan skal jeg forsøge ganske kort at fortælle hvordan den er indrettet.



Flyet er et såkaldt amfibiefartøj, dvs. det kan lande både på vand og på land (dog ikke på samme tid). Dette forklarer lidt af det mærkelige udseende.

Cockpittet var naturligvis anbragt ude forrest på skroget, der var plads til to piloter, bag dem var der plads til navigatør i bagbord side og telegrafist i styrbord side.

Chefmekanikeren havde plads i stykket mellem skroget og vingerne, han havde motorinstrumenter, brændstofmålere m.m. anbragt foran sig, hvorfor han ikke kunne se forud, men kun til siden ud ad to små vinduer, dette bl.a. af hensyn til pontonerne, der var anbragt yderst på vingetipperne. Når der skulle landes på vandet, var det hans opgave at sørge for at de blev sænket.

Bag cockpittet var kabinen til mandskabet, denne var indrettet med en sovebriks i hver side, derudover var der et elkomfur for tilberedning af mindre måltider, på siderne i kabinen er der ingen beklædning, så rør og kabler ligger frit, hvilket også gør det nemmere at reparere.

Bagest i kabinen er der en dør ud til blisterne, ved hver blister er der et sæde, således at der kan sidde en person, der specielt er nødvendigt ved eftersøgning, hvor man har et godt udsyn herfra, men der er frygteligt koldt, da der ingen opvarmning er, og man skal tænke på, at Catalinaen kan være i luften i 20 timer. Helt ude foran cockpittet var der et rum for ankergrej, og fra rummet var der en lem op, således at en mand kunne komme op og kaste anker eller fortoje flyet.

Ved landing på vand kunne der være visse problemer. F.eks. måtte lufttemperaturen helst ikke være under -3 gr. C. af hensyn til isdannelse, og der måtte ikke være isskoser på vandet da disse da kunne gå igennem pladerne på skroget og forårsage store ødelæggelser.

Efter landing på vandet, der til tider kunne være ret så voldsomt, blev understellet slået ud for at stabilisere flyet. Derefter kunne vi køre op på rampen.

Et problem var også, når vi skulle lande på bane derefter, for da var det nødvendigt at sikre sig at hjulene kunne dreje rundt når flyet tog banen. Dette skulle tjekkes inden hver landing på bane og foregik på den måde, at inden understellet blev sat ud, skulle en tekniker demontere en lem i hver side i kabinen, stikke en arm ud og dreje hjulene. Kunne han ikke dreje dem, havde vi et problem, da hjulene muligvis var frosset fast. Dette havde skipper også en løsning på, de gik nemlig nok løs når vi tog banen. Det var ikke altid tilfældet og i et tilfælde, hvor der skulle landes på Narsarsuaq var det ene hovedhjul frosset fast og man kunne ikke få det løs, alligevel landede skipper på betonbanen hvilket medførte, at dæk og fælg blev slidt totalt af, men skidt, alle overlevede.

Flyveturen fra Godthåb til Grønnedal foregik uden dramatik, vi skulle lande på fjorden (der er ikke andre muligheder), og vi vidste, at der havde været en kraftig storm nogle dage forud, så fjorden var i oprør, men skipper valgte at gå ned, vi kom ind og tog vandet med det resultat at vi slog et ordentlig "smut" på vandet og derefter ned igen, sådanne smut giver nogle ordentlige brag i kassen, over radioanlægget kunne vi høre skipper sige "ned skal vi sgu, for op kan vi ikke komme", og det var forståeligt nok,

for forude lå Bratteklev, ca. 800 meter høj.

Vi kom ned i rimelig god stand, men måtte omgående køre på rampe, da flyet atter tog meget vand ind, men vi kom uden besvær op på rampen.

Grønland

Mødet med Grønland er en kraftig oplevelse der kan give en lidt af et sug i maven, den storslåede natur, de store vidder med det vilde uberørte landskab.

Den første voldsomme natur vi stiftede bekendtskab med, var på sejlturen, de store ismasser der er så voldsomme, at man slet ikke fatter det, med kæmpe isbjerge og isflager som driver rundt.

Derefter møder man selve landet, der ikke ser særlig venligt ud, specielt ikke i dårligt vejr.

Vi gik i land en dag med regn og tåge, skyerne lå helt nede omkring ørerne på os og denne ikke særlige velsoignerede befolkning, der med deres beskidte unger stod og gloede på os, det var ikke det bedste indtryk, man fik af Grønland. Vores ankomst til Grønnedal var ventet med længsel.

Der er altid et større opløb, når "Caten" skulle ankomme, det var jo ikke en dagligdags begivenhed og det var jo også spændende, hvad det var for nogle "stabejsere" der nu ankom.

Vi blev også modtaget med nogen glæde, fordi de personer vi skulle afløse, ville jo gerne hjem, nu havde de været der i godt og vel et år.

Jeg for mit vedkommende skulle afløse Poul Henrik og Finn skulle afløse Søren tiptank, jeg husker ikke hvem det var Poul skulle afløse, for han var taget hjem til Danmark nogen tid i forvejen, han ville ikke fortsætte i flyvevåbenet og skulle derfor hjem for at afgang, hvorimod Poul Henrik og Søren tiptank blev udnævnt til oversergenter, medens de var på Grønnedal.

Poul Henrik var daglig leder af autoværkstedet, og Søren af brandstationen, den tredje flyver skulle sørge for al olie og brændstofforsyning på basen.

Jeg fik derfor til opgave at passe alt kørende materiel, hvilket senere medførte en del andre aktiviteter. Finn fik olieforsyningsområdet, en rigtig loppetjans. Poul måtte derfor tage sig af brandstationen, hvilket heller ikke var så dårligt.

Marinestation Grønnedal.

Marinestation Grønnedal er den officielle betegnelse, den amerikanske var Blue West 7.

Det er en gammel amerikansk flådebase, som blev oprettet i forbindelse med at amerikanerne gik ind i den anden verdenskrig.

Meningen var at bruge den som base for amerikanske flådeskibe, der her kunne komme ind og få brændstof og andre forsyninger, samt kommunikationscenter og vejrstation. Jeg vil ikke her komme ind på det historiske

omkring Grønnedal.

Marinestationen er opbygget inde i bunden af Arsukfjorden på et nogenlunde fladt plateau på ca. 800 meters bredde derefter kommer Bratteklev med sine næsten 800 meter lodrette klippe.

På plateauet er stationen opbygget i det naturlige terræn med en rimelig stor havnemole med meget stor vanddybde og gode besejlingsforhold og derfor gode muligheder for store skibe at komme til kaj.

Der har dog været beboere i Grønnedal før os, da der findes flere ruiner efter nordboere i hele området omkring Arsukfjorden.

Ved Grønnedal fandtes der ruiner bag ved autoværkstedet op mod Bratteklev, men dette kan man studere nærmere på anden vis.

Marinestationen blev efter krigen overtaget af Danmark som den var og stod, dvs. fuldstændigt som amerikanerne have forladt den, med alt udstyr, inventar, kraft- og kedelanlæg, biler, reservedele, motorbåde alt intakt og alt i alt en funktionsdygtig base for ca. 150 mand, selv lossepladsen også kaldet "dumpen" var intakt. Det hele var som sådant et selvstændigt samfund.

Nærmeste nabo var Ivigtut (Kryolitbruddet), der var ca. 3-4 timers gang derover hen over fjeldet og Løjtnantens elv, der ingen bro havde.

Marinestationen var udelukkende bemannet af dansk mandskab, 99% fra søværnet. Øverste ledelse var chefen for grønlandskommando kontreadmiral Fritz Hammer Kjølens, marineattaché i Berlin, da krigen brød ud i 1940, en speciel herre som jeg skal komme tilbage til senere. Stabschefen var oberstløjtnant Westenholtz fra flyvevåbenet, stationschefen var orlogskaptajn A Jørgensen, maskinchefen var maskinkaptajn Nilsson, Finn og jeg havde Nilsson som direkte chef, hvorimod Poul havde havnemesteren overfenrik Sigvaldersson som chef.

Den militære hakkeorden var inddelt som på et marineskib, med diverse messer for admiraler, officerer, fenrikker, oversergenter og sergenter og menigt personel. Beboelsen var indrettet efter samme hakkeorden.

Ved ankomsten blev vi indkvarteret i mandskabsbarakken hvor der var plads til ca. 40 menige og korporaler.

Det var ikke lige den stil, vi var vant til fra flyvevåbenet. At have vores eget kvarter med højst to mand på hver stue. Men vi måtte jo tage det som en oplevelse og vi boede der den første uges tid. Vi fik derefter indrettet os på brandstationen hvor der var to lukafer et til fire mand, hvor det værnepligtige mandskab boede, og et hvor der normalt skulle være plads til den daglige leder.

Da ingen af os ønskede at bo ovre på banjen hos de værnepligtige, stuede vi os alle tre sammen i enmandslukafet, dette kunne også gå for en kortere stund,

men ikke i længden. Der var kun lige akkurat plads til tre køjer oven på hinanden, og det skulle vare et år.

Badefaciliteter var der heller ikke, det foregik stadig over på banjerne.

Vi fik dog indrettet os og jeg kom til at bo i den øverste køje, næsten oppe under loftet. Finn påstår stadig hårdnakket at de havde en uheldig oplevelse med mig, nemlig at jeg på et tidspunkt en nat var så uheldig at skulle kaste op, det gik naturligvis ud over de nederste. Jeg kan ikke huske det.

Der var også nogle spøgefugle der fandt på at hænge et billede op med "Rip, Rap og Rup" boende i en kommode, Dette billede og navnene med for den sags skyld, fulgte os resten af tiden på Grønnedal.

Selvbyggere

Efter megen snakken og tænken, blev vi enige om at det var muligt at bygge til for enden af brandstationen.

Der kunne vi bygge ca. 4 m ud og i hele bygningens bredde. Vi forelagde projektet for respektive chefer, der alle var meget skeptiske, men de sagde langt om længe ja. De troede ganske vist ikke vi kunne gennemføre det, betingelserne var, at hvis vi alle tre ville udføre arbejdet, så skulle vi nok få alle materialerne.

Vi gik i gang med at grave ud til sokkel, få støbt, og begyndte at få huset op at stå, vi blev bistået med råd og materialer fra tømmershoppen, der var meget venlige med gode råd.

Vi fik snart indrette en beboelse, indeholdende et dagligrum med to køjer og en soveottoman, skrivebord og diverse stole. Vi fik indlagt centralvarme, en lille forgang med adgang til et baderum.

Vi fik således helt vores eget og det var egentligt meget hyggeligt, vi skulle dog huske på, at vi skulle bo op og ned ad hinanden i al den tid, vi skulle være der, men det gik trods mange små skærmydsler, man lærer hinanden at kende på godt og ondt.

Det er ikke altid nemt at være tolerant, der er mange ting man kan irritere hinanden med, de mange småting, f.eks. hvem har lagt sine sure sokker henne i hjørnet, hvem har ikke gjort håndvasken ren, hvem ryger tobak. Der skal så utrolig lidt til, før man lader sig gå på og måske flyver op under loftet.

Du skal også høre alle de mange personlige problemer der kan opstå, f.eks. med familien derhjemme, venner der ikke skriver mere, kærester eller koner der pludselig ikke skriver så ofte eller brevene, der bliver mere upersonlige, måske et enkelt brev hvor hun fortæller om en fest hun har været til kan være nok til, at personen bliver dybt nedtrykt, den slags problemer kan der gå lang tid med, især om vinteren og til de store højtider.

Der er mange typer frustrationer. For at nævne nogle enkelte:

- Manglende sex. Husk det er et rent mandssamfund,
- Isolation.
- Dårligt vejr.
- Kedsomhed, ensformighed.
- Manglende formål med jobbet.

Autoværkstedet.

Mit daglige arbejde kom til at bestå i at passe alt rullende materiel herunder alle biler, person- og lastbiler, bulldozere, kraner, bæltekøretøjer, samt samtlige nødgeneratorer på hele basen.

Et utroligt spændende job med mange udfordringer. På autoværkstedet var vi fem mand, alle uddannede mekanikere, alle dygtige fyre, og vi havde stor succes, alle på stationen ville jo gerne køre på en eller anden måde. Der var bestemte køretøjer der havde fortrin og blandt dem min egen, en jeep med nr. G 7., der bare var på toppen altid, den var lidt modificeret, den var lavet om til to personer i førerhuset, men der kunne være fire mand på ladet, dette var populært når vi skulle til skafning i kabyssen kl. 12.00, og til fyraften.

Der var langt fra autoværkstedet til stationen.

G 7 blev altid holdt på toppen, da den skulle kunne bruges i enhver situation. Den blev også brugt til alt, til værktøj, til syge og sårede, som taxa, til at slæbe alle andre biler i gang med, til kørsel i meget besværligt terræn f.eks. til Jernhatten når der skulle udføres eftersyn på generatorerne deroppe, et universalkøretøj.

Et af de første større problemer jeg blev stillet overfor, var to store bulldozere (Caterpillar). Poul Henrik fortalte mig omhyggeligt hvad de fejlede.

Den ældste havde et problem med en toppakning ”der bare skulle skiftes”. Den anden havde et problem med at den tog olie ind i kølevandet, ingen vidste rigtigt hvorfor.

Vi fik den gamle slæbt ind på værkstedet og fik afmonteret topstykkerne, det viste sig at det ene topstykke var revnet. Vi fandt et andet ude på dumpen og fik det monteret, startede motoren og alt gik perfekt.

Jeg vil lige fortælle hvordan man starter en Caterpillar motor i f.eks. -40 gr. kulde. En bulldozer er forsynet med en firecylindret dieselmotor, på siden af denne er påbygget en tocylindret benzinmotor, der igen har påbygget en elektrisk startmotor, der er tilsluttet et batteri.

Men hvad er et batteri værd i -40 gr. frost, intet.

Heldigvis var disse benzinmotorer udstyret med håndsving, så de kunne håndstartes.

Dette foregår ved at man slider i håndsvinget indtil man får benzinmotoren i gang. Når den er i gang, skal den først køres nogenlunde varm, når den kører rimeligt, skal man forsøge at koble dieselmotoren ind.

Der er to gear mellem disse motorer, et lavt og et højt. Man kobler det lave gear ind og lader dieselen køre med et stykke tid indtil alle dele er gennemsmurt. og det lyder som om den kan klare et højere gear. Man skifter til højere gear og lader motoren køre der, indtil alt går blødt, efter få minutter kobler man ventilløfterne ud, og brændstofpumperne ind, og da kommer det spændende øjeblik (hver gang) om dieselen vil gå i gang. Det starter med at en enkelt cylinder overgiver sig, og der vælter en sort røg ud af udstødningsrøret, der kommer flere cylindre til, og til sidst kører dieselen og man kan stoppe benzinmotoren.

Man lærer det, og man lærer også at køre et sådant apparat, ok det kræver lidt øvelse, men det kan læres.

Da vi var kommet over den første, begyndte vi på den næste, vi slæbte den ind på værkstedet og begyndte at skille bæstet ad, dog uden at tage motoren ud. Vi skulle renovere motoren med nye cylinderforinger, stempler, lejer m.m. og arbejdet gik stille og roligt. Vi fik den køreklar og fik prøvekørt den, alt gik som det skulle. Vi vidste vi havde et problem med den gamle, der havde et forhjul der kunne sætte sig fast, så vi tog den ind og afmonterede bælte og hjul for at få drejet ny aksel og bøsninger.

Men pludselig skete der det, som vi ikke havde forudset, det blev snestorm. Hvem kunne forudse det og så på Grønland. En snestorm af den slags er noget med 2 meter sne på 12 timer.

Vi måtte naturligvis have vores bedste dozer i gang dvs. den nye som kunne køre. Jeg havde en fantastisk god dozerfører som kunne det der med at køre dozer. Kl. ca. 18.00. kom han ned ad Havnebakken (han havde kørt siden kl. 6.00 om morgenen), kørte ind på værkstedet og sagde ”nu kan hverken dozer eller jeg mere”, vi kikkede på hinanden, på ham og på dozeren. Han skulle hjem og sove, dozeren bankede som skulle den splintre. Det var ikke noget behageligt syn, der mødte os, da vi begyndte at se på den. I stedet for smøreolie var det nærmest vand der var i smøreoliesystemet, ikke morsomt. Vi havde nu to bulldozere, der ikke kunne køre, ubehageligt i en kraftig snestorm.

Vi vurderede sagen og blev hurtig enige om. at den gamle var den der var nemmest at reparere, dette krævede dog at vi kunne få noget hjælp fra maskinværkstedet. Jeg forespurgte de rigtige steder og fik en god maskinarbejder til at hjælpe os. Hvis vi ville demontere hjulet og tage aksel og bøsninger ud ville han dreje ny aksel og bøsninger i løbet af natten. Vi sagde ja tak og i løbet af næste dag var dozeren køreklar og kørte faktisk upåklageligt til foråret, heldigvis. Den ”nye” dozer kom ind på værkstedet, vi undersøgte den og konstaterede at motorblokken var revnet, hvilket vi havde overset ved den første reparation.

Jeg meddelte førstemester dette, det var jo trods alt ham dervar ansvarlig for materialet. Han kunne ikke give nogen løsning på problemet, og vi diskuterede om vi kunne svejse blokken, eller vi måske skulle sende den hjem til Danmark. Jeg kunne ikke se, at nogen af forslagene var brugbare og bad om lov til at bruge et par dage til at tænke over situationen. Jeg vidste, at ude på ”dumpen” stod en Caterpillarmotor, det var derfra vi havde taget topstykkerne til den gamle, men den stod på et mærkeligt stativ og der var malet et rødt kryds på enden af den, den havde formodentligt været brugt til en eller anden form for nødgenerator.

Jeg spurgte alle dem, jeg mente kunne vide noget om, hvad den havde været brugt til, men ingen kunne fortælle noget. Vi slæbte bæstet ind på værkstedet og skilte den ad, det viste sig nu, at den var næsten ny indeni, nye stempler, foringer, lejer og krumtap, alletiders.

Vi flyttede alle brugbare dele fra den dårlige motor over i den og fik den sat op på et stativ og startede den, den kørte fint i to dage, derefter monterede vi den i dozeren og denne kørte så upåklageligt i resten af min tid på Grønnedal.

Utroligt hvad vi kunne finde på dumpen.

Store kraner på larvefodder var også under mit domæne, men der havde jeg en god mekaniker, der kunne både reparere dem og køre dem. Det var nogle gamle amerikanske, der ikke var til at få reservedele til. Vi kunne ikke undvære dem. Den største, var fast stationeret på havnekajen og var ikke i særlig god stand, men brugbar især når der skulle losses fra skibe eller når mindre både skulle på land. Den lille var i god stand og den blev brugt overalt på stationen.

Nødstrømsanlæggene hørte også ind under mit arbejdsområde, bl.a. på den radiostation der sendte til Danmark.

Den var placeret oppe på et fjeld ved navn ”Jernhatten”. Navnet var opstået pga. de store mængder jernmalm, der var i området, faktisk var hele området rødbrunt, som en slags rust.

Jernhatten lå ca. en times kørsel fra selve basen, men det var kun muligt at køre til den om sommeren, dog med noget besvær.

På selve radiostationen boede der fast to mand, en fenrik og en math og de kom kun ned på basen når el-anlægget var brudt sammen, hvilket indebar, at jeg og en af mine mænd måtte af sted til radiostationen for at reparere anlæggene, en tur der varede mindst en hel dag. Turen gennemførtes med jeep med firehjulstræk, der kunne klare det voldsomme terræn med meget store stigninger og større og mindre klippestykker, om vinteren var det kun muligt at komme frem ved hjælp af bæltekøretøjer og ski.

Jeg havde en spændende oplevelse i forbindelse med radiostationen på Jernhatten. Da jeg kom op til Grønnedal, fik jeg forklaret, at der stod et bæltekøretøj oppe i en dal i nærheden af Jernhatten, den kunne køre, men den bankede voldsomt når den blev startet op. Da jeg kom til Grønnedal i eftersommeren, skulle jeg have sagen klaret inden vinteren.

Den første gang jeg var deroppe var i forbindelse med besøg på radiostationen. Jeg inspicerede køretøjet, der var parkeret i en ca. 300 m dyb dal i nærheden af radiostationen. Den var blevet brugt i forbindelse med rejsning af nye master. Jeg startede den op og rigtignok, den lød ikke godt, vi undersøgte den, så godt vi kunne, men kunne ikke nøjagtigt fastslå, hvad der var galt. Det lød som et defekt plejlstangseje, men vi konstaterede, at det var det ikke.

Vi havde ikke værktøj med, så vi kunne udføre en større reparation og kørte derfor ned til basen med uforrettet sag. Næste gang vi kørte derop havde vi det værktøj med, vi skønnede var nødvendigt for eventuelt at tage motoren ud. For endnu engang at prøve at finde fejlen, fyldte vi vand på og startede motoren, vi kunne stadig ikke lokalisere fejlen, alt var tilsyneladende i orden, motoren gik på alle fire cylindre, olietryk var i orden og den kunne trække. Da jeg vidste at det kunne give store problemer med at tage motoren ud og ned på basen og måske skulle slæbe køretøjet op af dalen, valgte jeg at køre op ved egen kraft med den risiko, det kunne indebære. Af hensyn til den risiko der måtte være forbundet med at køre den op over klippesiden, valgte jeg selv at køre.

Det blev en meget spændende køretur. Den første halvdel af turen var ret ukompliceret, der var ligesom en naturlig vej på siden af fjeldet, derefter var der ingen form for vej op over fjeldet. Jeg stoppede for at vurdere situationen nærmere og valgte at køre direkte op over fjeldet for at få det hurtigt overstået.

Adrenalinet koger, og man begynder at svede. Jeg startede igen og drejede køretøjet op imod fjeldkanten, kørte forsigtigt opå i laveste gear, alt gik efter planen indtil jeg kom op til kanten, her ville jeg så dreje køretøjet ind over kanten, men idet jeg drejede løb det ene larvefodsbånd af og jeg kunne ikke køre længere. Kurt (en af vores dygtige mekanikere) og jeg knoklede i over tre timer med at montere båndet igen, det lykkedes, og vi kunne begynde vores nedkørsel til stationen, stadig med defekt motor, men vi kom da ned. Næste dag gik vi i gang med at demontere motoren hvilket også gik nemt. Vi var jo meget spændt på hvad der var sket med den.

Det var først da vi demonterede hovedlejerne, at vi så hvad der var sket. Det var såmænd krumtappen der var knækket lige foran svinghjulet, det var lidt overraskende når man tænker på hvad vi havde været igennem med den motor, men vi havde heldet med os denne gang, og kunne ånde lettet op, rart at vi ikke kendte problemet, da vi stod oppe på Jernhatten. Køretøjet blev repareret og kørte ganske udmærket i den tid jeg var deroppe.

Vi havde to af denne type der blev renoveret, og som vi brugte som redningskøretøjer, de var gode i terrænet og specielt på løs sne hvor de kunne opnå en fart på op til 80 km. i timen. De var amerikanske og var blevet brugt til en fransk ekspedition.

Problemet kunne være, at alle gerne ville køre i disse køretøjer, men ikke altid forstod alvoren i det. F.eks. måtte Esben, en af mine gode mænd, en tur i spjældet da vi kom hjem til København, fordi han overfor stationschefen mente, at han kunne gøre med sådan et køretøj som det nu passede ham. Officerer og befalingsmænd mente, at de var selvskrevne til disse fornøjelser, men de opdagede, at så enkelt var det ikke. Køretøjerne var under mit regi. Vi brugte disse køretøjer i specielle situationer som regel i nødsituationer hvor tilskadekomne personer skulle hentes ude i terrænet, specielt om vinteren hvor der ofte kom brækkede ben i forbindelse med skiløb.

Autoværkstedet havde efterhånden sat sig i en sådan respekt, at alt, hvad der havde lidt med teknik at gøre, det kom man til os med, hvilket vi ikke var kede af. Admiralen havde, da jeg kom til Grønndal, en ganske almindelig jeep med kaleche, den jeep skulle altid være i orden hvilket den også var. Admiralen ringede altid til mig, når der var noget med jeepen og at jeg skulle komme op og hente den ved hans garage, og han forventede at jeg kom i min egen jeep og havde en mand med. Proceduren var da at min mand kørte tilbage i min bil og jeg tog mig af admiralens, han fortalte hver gang når jeg afleverede hans bil, at den skulle den være parkeret korrekt i hans garage med håndbremsen trukket an og sat i frigear.

Admiralens regler

Admiralen havde nogle helt klare meninger om, hvordan man gør som chef for Grønlands kommando. Man henter sine gæster, der i de fleste tilfælde kommer med søfly, der kører op på flyrampen, hvor der er linet op til parade, admiralen ankommer i sin egen bil med de standarter der hører sig til på bilens forskærme.

Admiralen havde den opfattelse at han "næsten" kunne gå på vandet. Men i et tilfælde så jeg ham i en situation hvor det var

meget lavvande og Catalinaen ikke kunne køre på rampen, men admiralen måtte køre ud til den, med det resultat, at jeepen ikke kunne køre ind igen.

Jeg måtte derefter, med en lang wire få ham trukket op på land med de prominente gæster (en trestjernet general fra USA).

Admiralen forlangte, at jeg slæbte ham og generalen rundt på stationen med standarter på hans bil naturligvis, derefter skulle hans bil på værksted og være klar, når der var afgang. Jeg skulle også sørge for at Catalinaen kunne komme på rampe, (tidevand).

Alt klappede som det nu kunne, generalen kom af sted.

Autoværkstedet på stationen havde efterhånden et godt rygte. Det var altid os de henvendte sig til når alle andre gav op. Det var for os en ganske rar position at være i. Det at have et køretøj var jo alles drøm, og alle mente at have gjort sig fortjent til et, og dermed også have behov for et. Da autoværkstedet stod for alt kørende materiel, var det selvfølgelig også naturligt at vi havde et køretøj til rådighed, men ikke alle havde den opfattelse. Jeg overtog en gammel opslidt jeep, der næsten ikke kunne slæbe sig af sted. Jeg besluttede mig for at renovere den til bunds, vi skilte den totalt ad og begyndte at opbygge den fra grunden, dvs. vi startede med chassisrammen, den skulle opsvejses for revner og lignende, vi renoverede hele undervognen, motoren, karrossen og til sidst en ny kaleche, men den blev ændret til en to personers jeep, så vi kunne bruge ladet til værktøj o. lign.

Jeg fik sendt en del nedslidte motorer til Danmark og fik dem tilbage renoveret, hvorefter jeg omgående tog en af de nye motorer og lagde i min egen Jeep. Alt i alt havde jeg den bedste bil på hele stationen, ikke mærkeligt, men det skulle ikkevare længe, førstemester, der var maskinkaptajn, havde en gammel jeep der efter forholdene var i rimelig god stand, men han havde et problem, han kunne ikkekøre bil. Når han bakkede ud fra sit kontor, skulle han bakke lidt nedad, og da hans kontor lå lige ved siden af vores beboelse, kunne jeg høre den stakkels jeep arbejde, når han filede på koblingen. Den dårlige koblingsføring resulterede i at han ca. hver tredje måned skulle have ny kobling monteret og det kunne han ikke forstå, for i min bil skulle der aldrig ny kobling. Hans bil kunne heller ikke køre så hurtigt som min, dette til stor ærgrelse for ham, vi havde på det tidspunkt hovedrepareret hans motor. (Det var ikke ualmindeligt at alle biler blev hovedrepareret en gang om året). Han kom ud til mig en dag og spurgte mig om, hvorfor hans kobling ikke kunne holde ret længe ad gangen, jeg måtte da fortælle ham, at det var fordi han ikke kunne køre bil, (det er ubehageligt at skulle fortælle folk), Det forstod han ikke, nu havde han kørt bil i 20 år, så det skulle jeg ikke lære ham, han bad mig stille oppe på hans kontor samme dag til fyraften.

Som vi gjorde hver dag, mødte jeg også på hans kontor den dag, men der var flere andre til stede, så vi skulle af en eller anden grund hen og se til admiralens bil, den var desværre ikke til stede, vi gik tilbage igen uden at drøfte hans bilkørsel.

Men i hans irritation havde han en trumf i baghånden, han forlangte, at den motor, der lå i min bil, skulle lægges over i hans og det skulle ske næste dag. Vi gjorde som han forlangte og han fik sin bil med en fin motor, alt var i orden.

Jeg var dog ikke interesseret i at have hans gamle motor, så jeg hentede en nyrenoveret på vores lager og lagde den i min egen bil, så efter kort tids tilkøring var min igen den hurtigste.

Vi skilte hans gamle motor ad og konstaterede, at da vi sidst havde haft den skilt ad havde vi stillet den en tand forkert i knasten, så derfor den dårlige ydelse. Vi lagde den i en anden Jeep, og glemte at svare på hans spørgsmål om hvorfor den motor var så dårlig.

En anden der var meget utilfreds med ikke at have sin egen bil var maskinløjtnant Segato, der var leder af motorbådsshoppen, (dem der egentlig skulle havde repareret admiralens motorbåd), han mente, at han måtte være den nærmeste til at lede autoværkstedet og at han skulle være chef for os og derfor også bruge bilen. Han fik overtalt førstemester, og han overtog jobbet og bil, hvilket vi på autoværkstedet ikke var særlig tilfreds med, men vi blev meget hurtigt enige om at vi skulle gøre livet surt for ham.

Det blev sådan, at hver gang der var en, der skulle havde noget repareret, bad vi vedkommende om at kontakte Lt. Segato og at denne kom ud til os og informerede os om hvad vi skulle gøre.

Det gik der nogle dage med, indtil admiralen ringede og bad mig komme op og hente hans bil. Mellem admiralen og mig udspandt sig følgende samtale:

Admiralen: Vil De være venlig at komme op og se på min bil, flyversoldat.

Jeg: Javel hr. Admiral, men jeg skal gå op til Dem.

Admiralen: Hvorfor skal De gå?

Jeg: Det skal jeg, fordi Lt. Segato har overtaget min bil og ledelsen af autoværkstedet, og jeg må bede admiralen henvende sig til Lt. Segato.

Admiralen: Hvem har udstedt den befaling.

Jeg: Maskinkaptajn Nilsson Hr. Admiral.

Admiralen: De hører nærmere flyversoldat.

Ca. 10 minutter efter ringede maskinkaptajnen og spurgte om jeg havde talt med admiralen, han bad mig komme op på hans kontor, hvilket jeg naturligvis gjorde, han gav mig nøglerne til min jeep og forklarede, at alt var som det gamle, og at jeg skulle hente admiralens bil næste dag. Næste dag blev jeg ringet op af admiralen der forlangte at jeg hentede hans bil og fik den repareret.

Når jeg afleverede den i hans garage, skulle jeg parkere den med håndbremsen trukket an og i frigear, det var hans procedure og fulgte man ikke den, kunne man forvente at stille til instruktion næste dag.

Fra den dag af havde jeg min egen bil og styrede selv vores værksted til stor glæde for kammeraterne og til stor irritation for Lt. Segato.

Jeg var blandt admiralens venner!

Vores gode forhold til admiralen fortsatte i al den tid Fritz var admiral.

Vi fik bevilget nye biler bl.a. en lastbil med sneplov (Bedford), en traktor med sneplov og kost (Ferguson), en lastbil med spil i forenden, en ny jeep til admiralen (deluxe med lukket kabine).

Vi vidste, de skulle komme, men admiralen kom alligevel ud til os i god tid inden ankomsten, og bad os om at være meget forsigtig med hans bil.

Skibet ankom med bilerne, men hvilket syn vi så.

Jeg havde forud instrueret vores mandskab om at være forsigtige med disse køretøjer, de måtte ikke starte dem, men skulle slæbe dem ud til autoværkstedet og så vidt muligt få dem indendørs, specielt admiralens.

Alle køretøjerne var ødelagt i lakken på grund af saltvand, så de var matte og ru på overfladen. Admiralens jeep var det gået meget hårdt ud over, under lastning og losning var der blevet lagt et ståltov omkring hele bilen ved for- og baghjul til at løfte den i, dette resulterede i at begge forskærme var trykket ind og der var trykket store buler i taget over baghjulene.

Losningen forgik om natten, så næste dag måtte jeg kontakte admiralen, det var ikke spor morsomt.

Jeg ringede til admiralsmessen og bad om at tale med admiralen, han kom til telefonen og sagde "hvad er der flyversoldat"?

Jeg svarede: Jeg må bede admiralen komme ud på autoværkstedet og besigtige skaderne på bilen".

"Jeg kommer med det samme" var hans svar.

Han kom ud og besigtigede bilen, og der var ikke tvivl om hans store sorg over den måde man havde behandlet hans bil på, han sagde direkte "Hvordan kan man dog gøre det imod mig".

Hans næste spørgsmål var jo naturligvis om, hvad vi kunne gøre for ham.

Jeg forklarede ham at vi kunne rette bulerne ud og lakere bilen, men det var nødvendigt at tage loftbeklædningen ud af bilen for at rette bulerne i karossen.

Men det måtte vi under ingen omstændigheder gøre, vi skulle kun rette bulerne i forskærmene og så lakere bilen, (der svigtede hans tillid til os, men bulerne blev rettet da vi fik en ny admiral, der var af en mere moderne type).

I den periode havde vi dagligt admiralsbesøg, han deltog meget interesseret i hvordan arbejdet skred frem, og han syntes at vi var nogle utrolige mirakelmagere, (hvad vi naturligvis også var), vi var fredet i klasse A.

Admiralen fik sin nye bil og var supertilfreds med det, men så begyndte hundeslagsmålet, hvem skulle have hans gamle?

Jeg deltog ikke, for jeg havde en udmærket bil.

Kasseret

Stationschefen fik den gamle admiralsbil, og sådan gik det i hierarkiet. Den eneste, jeg kunne ønske der fik en ny bil, var havnemesteren, men han måtte stadig køre i den gamle der var totalt opslidt, jeg lovede ham at i stedet skulle få den hovedrepareret, hvilket han var godt tilfreds med.

På et tidspunkt om foråret kom der en bilinspektør fra Holmen, der skulle syne alle bilerne, han var ved at få et slagtilfælde, da han så den bilpark, vi kørte rundt med, han forlangte alle inddraget og nedlagde køreforbud, klippede nummerpladerne af, men pyt med det, for dem fremstillede vi selv.

I den uge han var der måtte en del af os gå, da vi ingen biler havde, men da han rejste hjem, kunne vi begynde at køre igen, han havde overhovedet ingen føling med, hvad der foregik på Grønland.

Da der ingen kørelærer var på Grønnedal mente førstemester, at jeg dog måtte være den rette til det job, så jeg blev udnævnt til kørelærer, og førstemester, der som før nævnt ikke kunne køre bil, skulle være motorsagkyndig. Sikken en jammer.

Det skulle være meget enkelt, min bil skulle bruges som skolevogn, og jeg skulle lære alle disse forvirrede mennesker at køre bjergkørsel, det var egentlig også meget godt, især de menige var glade for at få et kørekort hvor der stod Grønland på, det var værre med officererne, de mente, de kunne klare det hele og så skulle de undervises af en flyversoldat, hvad var det for noget?

Jeg var nærmest ligeglad, det var noget førstemester bestemte, men en ting var han og jeg enige om, alle skulle have kørekort med fra Danmark.

Jeg husker en meget speciel køretur, der nær havde kostet både eleven og mig livet. Det var sådan, at vi af og til skulle sende mandskab til de amerikanske baser, det kunne være officerer, kontorfolk eller messegaster, men de skulle alle have et militær kørekort udstedt af Grønlandskommandoen dvs. af os.

Der var en messegast i officersmessen, der havde fået sig "fedtet" ind ved nogen af officererne heriblandt førstemester, han var blevet lovet, at han skulle til Narsarsuaq eller Blue West One som den også blev kaldt.

Han skulle have kørekort og førstemester kom til mig og bad mig lære ham at køre bil på Grønland. Jeg spurgte naturligvis, om han havde kørekort med hjemmefra, ja det var i orden sagde førstemester.

Jeg aftalte med messegasten, at jeg skulle hente ham en dag kl. 14.00 ved officersmessen.

Jeg kørte derop og han var klar til sin første time.

Nu skal det lige bemærkes, at min bil ikke var indrettet som skolevogn, da det jo normalt ville være folk, der havde kørt bil før der skulle køres i den.

Jeg mødte messegasten på aftalt sted og tid og han steg ind bag rattet, jeg spurgte om han havde kørt bil før, og han svarede frisk og frejdigt "ja".

Jeg forklarede ham lidt om, hvordan man skulle køre sådan en Jeep, han nikkede meget overbevisende.

Jeg bad ham starte og begynde at køre, vi holdt temmelig tæt på messen, så han skulle dreje fri af denne.

Han startede og satte jeepen i gear, nu skulle vi ud at køre, han trådte speederen i bund og slap koblingen, bilen tog retning imod officersmessen, og jeg greb fat i rattet for at undgå at nedlægge messen, jeg fik den drejet ud på vejen, men på vejen ud snuppede vi lige en af de stålbanduner, der er lagt om bygningen, for at den ikke skal vælte i stormvejr. Da vi passerede vejen for anden gang, sprang jeg ud på vejen, og jeepen med messegast forsvandt ud over vejen og ned af skråningen til Bryggerens elv.

Jeg lå midt på vejen, og bortset fra at jeg havde slået mit knæ, fejlede jeg ingenting. Jeg kunne ikke se jeepen nogen steder, så jeg tænkte på den stakkels messegast og forventede egentlig, at han var kvæstet, jeg rejste mig og gik ud til kanten af elven, og der lå han og jeepen nede midt på skråningen helt fladtrykt kun ca. en meter høj. Jeg kunne ikke se messegasten nogen steder og tænkte igen, hvad er der mon sket med ham?

Jeg sprang ned til jeepen og flåede kalechen op, og der var han totalt forvirret, men ingen synlige skader, han sprang ud af bilen, og løb så hurtigt han kunne op ad skrænten og forsvandt. Jeg tænkte, nå ja han var tilsyneladende ikke kommet noget til så jeg gik op og hentede mit fotoapparat. Da jeg kom tilbage, var der efterhånden kommet andre til bl.a. vores læge og præsten sågar, næstkommanderende, og alle spurgte selvfølgelig hvad der var sket og hvor var føreren af bilen, de kunne jo regne ud, at det ikke var mig der var kørt så tosset.

Der gik et par timer inden vi fandt messegasten, han kom sig dog over chokket, men han fik ikke kørekort hos mig. Men førstemester var efter mig, han mente det var for dårligt, at kørelæreren sprang ud, når man passerede vejen for anden gang, men bortset fra det var vi enige om, at det var nødvendigt at folk havde kørekort hjemmefra.

Indkøb

Jeg havde også den fornøjelse at skulle skaffe reservedele til alle vores køretøjer og det var ingen let opgave. Vi havde et reservedelslager som amerikanerne havde efterladt sig, men det meste af det var efterhånden opbrugt. Vi skulle nu rekvirere dele fra søværnet på holmen i København. Det var ikke uden problemer.

Vi skulle først og fremmest oplyse hvilke køretøjer vi havde, og vi havde jo mange forskellige, alle amerikanske. Det var alle nogen amerikanerne havde medbragt under krigen, og de var naturligvis fremstillet under krigen og derfor var det næsten umuligt at skaffe dele i Danmark.

Vi havde på tidspunkt et meget akut behov for akkumulatorer og tændrør, jeg talte med førstemester om det og jeg bestilte rigeligt, førstemester sendte meddelelse til Holmen.

Der gik nogen tid, og pludselig en dag kom der en sending reservedele med et skib. Jeg blev glad for jeg tænkte at nu var vores bøn blevet hørt selv i København. Jeg fik kassen med reservedele ud på autoværkstedet og fik den åbnet. En stor overraskelse mødte os. Det med reservedelene var hurtigt overset, kassens indhold bestod af ildslukkere til køretøjer. Jamen altså!

Jeg talte med førstemester om det, han var lige så rystet som jeg var, men han havde fået en skrivelse fra Holmen. De tilsendte brandslukkere skulle monteres på de enkelte køretøjer med det samme, og inden en bestemt dato.

Jeg talte med førstemester igen og spurgte om det nu også skulle være alle køretøjer eller kun dem der kunne køre, han var ikke i tvivl om ironien og svarede at det kunne jeg nok selv finde ud af.

De eneste køretøjer der egentlig kunne køre på forsvarlig vis, var admiralens og brandbilerne.

Da vi stadig havde stort behov for akkumulatorer og tændrør, måtte vi naturligvis gøre noget selv.

De ubrugelige gamle akkumulatorer måtte vi åbne og bytte rundt på cellerne, indtil vi havde en der blev brugbar, tændrørene måtte vi adskille og renovere så godt vi kunne.

Jeg havde taget mig alvorligt sammen og bestilt mange reservedele, det var nødvendigt hvis vi skulle holde stationen i gang.

En dag kom der besked fra Danmark at delene var afsendt, men skibet anløb kun Godthåb, og om vi ikke selv kunne hente delene med bil eller måske få dem sendt ned med jernbane, ja hvorfor ikke.

Jeg må sige at den danske marine havde nok for lidt oplysninger om hvad der skete på Grønland og det har de nok stadig.

Vores admiral.

Det er måske nok her på sin plads at omtale vores admiral der jo var en meget stor personlighed og en speciel person. Han var, som tidligere nævnt marineattaché i Berlin da krigen brød ud, (anden verdenskrig forstås), hvilket han har udgivet en beskrivelse om, han var medlem af den Danske Brigade i Sverige, hvor han spillede en ikke ubetydelig rolle som chef for den maritime enhed, han var uddannet i den gamle militære officersånd og havde overhovedet intet forhold til det civile liv, hvilket kunne gøre det både lidt lettere og lidt mere besværligt for os andre, men han vidste mange ting omkring besættelsen af Danmark, men blev ikke hørt.

Der må være nogle politikere der måtte have røde ører og man kan spørge sig hvorfor han skulle sidde i Grønland resten af sin tjenestetid.

Jeg har overværet nogle af hans foredrag og der var mange forskellige ting han berettede om, også med hensyn til den daværende regering.

Kontreadmiral Fritz Hammer Kjølens var en lille rund mand med gråt hår og hvidt busket overskæg, han snøvlede lidt, en hyggeonkel-type men tag ikke fejl. Han kendte sit militære håndværk og forstod at bruge det. Han boede i admiralsboligen, en stor villa med egen admiralsmesse og egen messe-gast. Eget admiralsflag og dannebrog splitflag med en guldstjerne i øverste inderste felt.

Jeg skal her fortælle om nogle af hans særheder.

Aviser var et problem for os alle, der kom kun aviser når der på en eller anden måde kom post fra Danmark, når den endelig kom, var det med aviser for tre måneder, og det passede naturligvis ikke med hverken dato eller måned, men admiralen ville have sin avis med den rette dato, det var så en opgave for postmanden at finde en avis med rette dato. Udenfor admiralsboligen skulle der naturligvis holdes orden og være nyrevet, dette arbejde var overdraget en af de værnepligtige, der skulle passe alt det udenom. Han skulle naturligvis også gå i hvid uniform om sommeren.

En dag han gik og rev kom admiralen hen til ham og sagde "hvad laver De gode soldat?" soldaten så på ham og sagde "jeg river hr. admiral". Admiralen så på soldaten og sagde: "det tekniske interessere mig ikke, hvad laver de"? Soldaten fortsatte med at rive uden at svare.

En anden episode var, at Catalinaen havde en havareret motor og denne skulle skiftes på rampen i Grønnedal. Der blev rigget stilladser og andet udstyr til, da det er noget af en sag at skifte motor oppe på Grønland og så i fri luft.

Admiralen, der jo færdedes over hele stationen, kom derned og spurgte chefteknikerens "hvad laver De?" Teknikeren svarede "vi skal have den ene motor skiftet hr. admiral." Admiralen sagde da: "det tekniske interesserer

mig ikke, hvad laver De?"

Teknikeren tænkte sig om og sagde så: "hr. admiral, den klump der sidder deroppe, skal herved, og den klump der står her, skal derop at sidde", hvorefter admiralen sagde "tak skal de have flyversoldat". Han kom en dag ud til mig på autoværkstedet og sagde til mig, "Flyversoldat, jeg vil så gerne have min egen motor til min motorbåd repareret og lagt i min båd, er det noget De kan gøre?" Jeg vidste godt, hvad det var han mente, men det var ikke så let, da jeg ikke havde noget at gøre med både og skibe, men til gengæld vidste jeg også, at man havde udskiftet hans motor med en anden, der ikke passede til hans båd, og jeg vidste også, at dette hørte til motorbådsværkstedet, hvor der sad en maskinløjtnant som leder, og den gamle motor var netop på motorbådsværkstedet. Alt dette forklarede jeg vores admiral.

Admiralen svarede; "jeg sørger for at motoren kommer ud til Dem og De sørger for at den bliver i orden og kommer i min båd".

Og sådan blev det.

Besøg af højtstående personligheder.

Jeg skal dog lige fortælle hvordan det foregik, når en sådan personlighed kom til stationen.

Der blev sendt en skrivelse rundt og opslået meddelelse om med hvem og hvornår ceremonien skulle være.

Vedkommende kunne ankomme til stationen af to veje enten med fly eller med skib. I begge tilfælde skulle vi (fra flyvevåbenet) aktiveres.

Med fly

Der var en fast procedure, når der ankom fly, der skulle køre på rampe. Der skulle være en brandbil til stede samt en tekniker fra flyvevåbenet, der kendte de internationale procedurer for manøvrering med fly samt kendte flyet med hensyn til forankring m.v. Alt dette var vi naturligvis fortrolige med.

På forhånd var alle veje ryddet dels for sne dels for materiale, som ikke kom sagen ved. Et par dage forud havde admiralen vedtaget, hvem der skulle deltage i modtagelsen, hvilken påklædning og hvilke ordner der skulle bæres. Der skulle stilles en æresvagt samt et tamburkorps, der skulle musiceres når vedkommende person steg ud af flyet. Men først skulle der salutes med kanonerne fra flagbatteriet, der skulle pibes fra borde med bådsmanspibe, (af en befalingsmand fra søværnet). Ved en person med tilstrækkelig høj rang skulle der skydes 21 skud.

Vådeskud

Selve salutingen foregik med tre kanoner og blev ledet af fenrik der havde en menig ved hver kanon.

Jeg oplevede i et tilfælde, (hvor jeg ikke deltog i ceremonien) følgende.

En trestjernet general skulle ombord på Catalinaen og alle var linet op og man begyndte salutingen, (jeg stod på lang afstand og betragtede skuet), alle stod ret og gjorde honnør, der skulle skydes 21 skud og da det 21. skud lød tog alle hånden ned og troede, at nu var det ovre, men, men, pludselig kom der et skud mere. Forvirringen var stor, admiralen tog hånden til kasketten og ned igen, for havde han nu talt forkert eller hva?

Det viste sig senere, at problemet var, at en af kanonerne, havde en forsager (en patron der ikke vil gå af) - man har tre kanoner og skal salutere i et bestemt tempo - (derfor sprang man denne kanon over hver gang).

Da salutingen var slut, ville man åbne bundstykket til kanonen og fjerne forsageren, men i samme øjeblik man tog i låsen til bundstykket, gik skuddet, til forundring for nogen og til stor ærgrelse for andre, særlig vores admiral, (stakkels fenrik).

Søværnet har mange traditioner og en skal jeg her fortælle om, nemlig "Flagsætning".

Hver dag skulle der flages fra stationens flagmast.

Når admiralen var hjemme, skulle der flages med "Admiralsflag" hans eget særlige dannebrog, splitflag med admiralsstjernen, når han ikke var hjemme, skulle der flages med almindeligt splitflag.

Selve det at sætte flaget var en ceremoni for sig.

Til dagligt foregik det ved, at en fenrik og en menig i deres pæneste uniformer og med flaget under armen, korrekt sammenrullet, gik over til flagmasten. Flaget blev gjort fast til flaglinen, på slaget otte blev der saluteret med ét skud, hvorefter flaget blev sat, og alle havde at stå ret indtil flaget var kommet til tops og foldet ud.

Ved solnedgang skulle flaget hales ned, dog senest kl. 20. Her foregik ceremonien på samme måde, men med den lille tilføjelse at de to røde fyr der stod ude på fyrpynten skulle tændes nøjagtigt når skuddet gik, et af admiralens små særlige påhit, det med at tænde lyset var en opgave for den vagthavende på brandstationen, men når det var indenfor normal arbejdstid, gjorde jeg det af den simple grund, at kontakten sad udenfor døren til autoværkstedet ca. 7-800 m fra flagmasten, da det skulle ske på samme tid som skuddet, skulle vi trykke på knappen, når vi så røgen fra kanonen, hvis det var diset og vi ikke kunne se røgen, så kunne det være lige meget for så kunne admiralen heller ikke se lyset, meget enkelt.

På søn-og helligdage var det anderledes, der blev der stillet en flagvagt som regel bestående af en fenrik, en hornhyler (trompetist) hvis en sådan en fandtes, en trommeslager og tre menige, alle i nypressede og nypudsede uniformer. Ceremonien startede på mønstringspladsen, hvor alt blev eftersat og godkendt af fenrikken, derefter var der march i en lang række med trommeslageren først

derefter hornhyleren, dog gik fenrikken ude på venstre fløj, trommeslageren skulle tromme hele vejen ud til flagbatteriet "Sixtus" og når flaget skulle sættes, skulle hornhyleren "blæse" flaget op.

Samme procedure gentog sig når flaget skulle ned.

En anden lille ting var, at alle skibe indenfor stationens synsvidde skulle følge proceduren med op- og nedhaling af flaget.

Admiralen havde sin egen motorbåd, og når den var under bemanning, skulle der flages med splitflag, og når han var ombord, skulle den føre admiralsflag, splitflag med admiralsstjerne.

Om foråret fik vi en anden admiral, Børge Larsen, men det var en helt anden og mere moderne type, men ikke med den samme personlighed som Fritz - han var nu vores admiral.

Brandstationen

Brandstationen var noget ganske særligt, den hørte med i de tre funktioner vi havde, og til dagligt var det Poul Pedersen der styrede den, (han kom fra Karup og var uddannet på Thunderjet).

Chefen for brandstationen var overfenrik Sigvaldersson, (men kun kaldet SIG), der også var havnemester, han var en rar fyr men ikke nogen speciel militærtype, han var rødhåret og med et stort rødt fuldskæg, kasketten sad så langt nede at ørerne strittede ud, han gik altid i battledress der skilte af på midten så skjorten stak ud imellem bukser og trøje, han ville så gerne køre bil, men kunne ikke.

Brandstationen var bygget på et centralt sted nemlig lige oppe på kanten af havnebakken og midt i det hele, så man kunne komme rundt omkring uden problemer, en stor fordel når der var udrykning.

Stationen var til dagligt bemanded med den daglige leder, to værnepligtige korporaler og to værnepligtige menige samt en hund ved navn Asut (hurtig).

De fire mand boede fast på stationen lige som os andre, korporalerne var henholdsvis en maskinkorporal (kaldet fessor) og en dæskorporal (kaldet bådsen). Maskinkorporalen var uddannet maskinmester og var meget opfindsom derfor navnet, bådsen var fuldbefaren sømand og havde sejlet på de store verdenshave.

Så var der de to værnepligtige menige, den ene var elektriker og fra København, (en rigtig københavner) men han havde det imod sig at han var smækfed, han fik omgående navnet Fnug, det måtte han leve med resten af tiden på Grønland, men i øvrigt en gennemgående fin fyr. Den sidste var en ung splejs, der blev kaldt for Småskibsfidusen, han havde "kun" sejlet med coasters i de indre farvande.

Men alle sammen rare fyre der var til at stole på når det virkelig gjaldt.

Udstyret på brandstationen var af noget speciel karakter, det bestod af følgende:

To rigtige brandbiler, den ene var en Ford årgang 46-47 bygget i Amerika som en rigtig brandbil med pumpe foran, slanger og røgdykkerudstyr på ladet.

Den anden brandbil var en gammel USA fra 1927 med åbent førerhus og kanalgear, med pumpe på siden og alt det nødvendige udstyr på ladet.

Vi havde også en Dodge ladvogn til at transportere diverse udstyr til bl.a. at slæbe med vores transportable motorpumper, pumper der havde deres egen benzinmotor bygget op på en anhænger, pumperne var selvansugende på den måde, at man startede den sekscylindrede benzinmotor, koblede pumpen ind og derefter skiftede udstødet fra motoren over i en ejektor hvorved man kunne suge vandet op til pumpen, når vandet så fossede ud af ejektoren koblede man udstødet tilbage til normal og den kunne nu give masser af vand, fantastiske pumper til mange ting f.eks. lænse både, tømme brønde m.v.

Når der var ildebrand, var der en fast retningslinje, der skulle følges, da det som regel skulle gå hurtigt og der kunne også være fare for menneskeliv.

Proceduren var, at Poul skulle køre med Forden plus de fire mænd, der var på stationen, derefter skulle vi andre støde til så hurtigt vi kunne, jeg havde til opgave at køre med den store USA, det var ikke andre, der kunne, når det skulle gå stærkt, men der var mange der gerne ville. Til sidst kom Finn så med ladvognen med al det løse, brandmesteren kom i sin egen jeep, men da han havde andre jobs på stationen, kunne der gå lidt tid inden han nåede frem.

Da Poul var den første der nåede frem, var det naturligvis også ham der tog det første overblik over branden og om nødvendigt sørgede for at rigge slanger og pumper til, fik gjort røgdykkerne klar, hvis det var nødvendigt, og i øvrigt ledede slukningen indtil brandmesteren kom, hvorefter han overtog ledelsen. - Vores hund "ASUT" var også altid med, så snart sirenen hylede sprang den omgående ind på forsædet af Forden.

Sirenen havde en hel historie for sig selv, den sad på taget af brandstationen og blev brugt hver dag først om morgenen til morgenmønstring, hvor alle der ikke havde vagt, skulle stille til optælling således at man havde styr på alle og vidste hvor de var.

Sirenen blev brugt igen til fyraften hvor man gentog mønstringen på samme måde som om morgenen.

Den blev derudover brugt til brandsirene, dvs. hvis der opstod brand eller anden form for ulykker, ringede man til telefoncentralen, der var bemanded hele døgnet rundt, telefonpasseren ringede derefter til brandstationen for at alarmere os og samtidig starte sirenen, men vi havde den aftale med ham, at han skulle ikke hyle med sirenen, før vi

sagde til, fordi det skulle se ud som om vi var lynhurtige og var i gang få sekunder efter at sirenen havde lydt, og det fungerede som regel altid.

Vi havde i den periode jeg var der, to større alvorlige brande men heldigvis uden personskade.

Jeg husker dem begge, den ene kom en vintermorgen hvor vi havde meget sne og 20 gr. frost.

Telefonpasseren overholdt ikke vores aftale og trykkede på knappen til sirenen, uden først at meddele os noget, forvirringen blev total for sirenen hylede ca. fem minutter før normal mønstring, derefter ringede telefonpasseren til os og sagde "det brænder ude på "halv tolv", hvorefter en vores mænd sagde: "Ja det er godt med dig og lagde røret på. To sekunder efter ringede han op igen og spurgte om vi ikke snart skulle ud og slukke den brand ude på "halv tolv" fordi han havde ikke hørt sirenerne fra udrykningen. Så fik vi travlt, da det gik op for os at noget var galt.

Jeg skal lige forklare at "halv tolv" er en del af stationen der ligger på den anden side af "Bryggerens elv", hvor der er opbygget privatboliger til officerer, og placeret radio og vejrstation.

Vi kom i tøjet, ud i bilerne og af sted. Da vi kom derud viste det sig, at det var en barak hvor der var televærksted i den ene ende og i den anden boede to oversergenter, og det var i deres beboelse det brændte. Men da det var på den tid af morgenen vidste vi ikke, om de befandt sig i barakken eller de var gået til messen for at spise, vi kunne ikke komme ind på deres værelser pga. røg og ild, vi kunne ikke engang sende en røgdykker ind pga. varme. Det skal lige nævnes, at i Grønland er luftfugtigheden meget lav, ofte nede på 10 - 20 procent, og derfor er alt meget tørt, både sommer og vinter.

Der skulle træffes nogle hurtige beslutninger da vi jo ikke viste om der var fare for liv. Vores brandchef valgte den hurtige men heller ikke helt ufarlige løsning, nemlig at gøre nogle store kulsyre-slukkere klar - når han sagde NU skulle der åbnes for kulsyreflaskerne, hvorefter han åbnede døren ind til rummet og kulsyreflaskerne blev smidt ind og døren lukket, efter ca. 30 sekunder sendte han to røgdykkere ind for at undersøge om der var personer derinde. Der var ingen i rummet heldigvis.

Vi kunne derefter begynde det normale slukningsarbejde, men hvad er normalt i 20 gr. frost? Men pga. vores gode vandsystem klarede vi os rimeligt godt med selvlæsende brandstandere (hydranter) der automatisk lænser sig selv når de lukkes.

Slangerne frøs omgående til is når der blev lukket for vandet hvilket indebar at vi måtte anbringe dem på vognen som en træstamme for derefter at køre dem hjem på brandstationen og få dem ind i varmen, tøet op og tørret.

Den anden brand skete en sommeraften i vores kedelhus, derfra hvor vi fik al vores varmforsyning. Der var af en eller anden grund gået ild i taget, vi ankom til kedelhuset og påbegyndte straks slukningen med udlægning af slanger og tilkobling af vand.

Da vi var godt i gang med slukningsarbejdet, hørte vi pludselig, at Bådsen råbte om hjælp "jeg brænder på ryggen ". Han var kommet til at stå med ryggen op ad en af kedlerne med et strålerør og med en slange under armen kunne han ikke flytte sig pga. vandtrykket i slangen. Vi fik hjulpet ham fri og ud i fri luft, han var heldigvis ikke kommet til skade - kun lidt overophedning.

I mellemtiden var Finn kommet op på taget for at slå hul til røgudslip, jeg kom også derop og opdagede til min rædsel, at han med en brandøkse var ved at hugge den bjælke over vi stod på, jeg skreg "stop" så højt jeg kunne, jeg tror Finn blev lidt rystet, selvom han ikke var nem at bringe ud af fatning. Vi fik alt under kontrol og det hele fik en rolig udgang.

Det var en stående ordre at der skulle holdes brandøvelse for det faste mandskab hver tirsdag eftermiddag, det var altid en festlig affære.

Det skulle altid foregå nede ved Bryggerens elv på flyrampen. Det er der, hvor Catalinaen kører op efter landing på vandet af hensyn til materialet og af hensyn til tæring, som vi ikke ønskede fyldt med saltvand og på rampen, fordi der var god plads til alle sider og vi ikke kunne iagttages af andre på stationen, hvilket havde stor betydning, specielt når vi fik nyt personel op, der skulle under uddannelse.

Jeg skal senere komme ind på hvordan man modtog et nyt hold på stationen, en meget speciel oplevelse.

Det nye personel der kom til brandstationen, skulle vi uddanne til det praktiske arbejde som de skulle overtage. Dette bestod bl.a. i at være strålefører dvs. at kunne styre slangen og strålerøret, en ikke altid lige nem opgave, der skulle være mindst to mand udover stråleføreren til at holde slangen.

Vi brugte altid en af vores anhængerpumper da disse var selvansugende. En dag skulle vi så lære de nye folk hvordan det var at være rigtige brandmænd, vi kørte ned på rampen og riggede alt til, jeg var som sædvanlig motorfører, vi startede op og den nye mand fik plads ved strålerøret og to af de "gamle basser" bag ved, jeg kørte motorpumpen langsomt op, for at den nye mand kunne få føling med strålen, men på givet tegn fra en af de gamle stråleførere slap de gamle slangen og jeg gav fuld gas på motoren, dette forårsagede et meget stort tryk på strålerøret og føreren blev, hvad der også var meningen, kastet op i luften og smidt ud i elven, til stor morskab for alle andre end ham selv.

Vores brandmester fik også udvirket, at der blev bygget et træhus ude ved "dumpen", der blev støbt et betonfundament og tømmerne fik bygget et primitivt hus og alt var klart. Vi skulle nu have en virkelig realistisk brandøvelse med røgdykkere og hele det store apparat. I huset blev der anbragt gamle bildæk som blev overhældt med dieselolie. Brandmesteren satte ild til og nu gik det løs, men da brandmesteren jo også viste, at det ikke var så nemt af få bygget et nyt hus igen, måtte vi omgående slukke branden, vi skulle spare huset.

Men ak - den der sparer til natten, sparer til katten, pludselig kom der en sydost- og pist væk var hele huset, ud i fjorden, vi så det aldrig mere, kun fundamentet var tilbage og tænk alt det arbejde vi havde haft.

En anden brandøvelse var ikke så succesfuld for mig. Det var en af de helt store øvelser, hvor hele stationen skulle simulere at være angrebet.

Vi rykkede ud med alt mandskab, jeg naturligvis med den store USA-brandbil til en fingeret brand i en af vores store olietanke.

Vi havde det største tankanlæg på Grønland på daværende tidspunkt, men det skal jeg komme tilbage til.

Vi skulle slukke denne oliebrand, og det skulle gøres med den gamle USA, den var den eneste der kunne sætte trykket højt nok op til skumslukning, der blev rullet slanger ud og monteret specialudstyr til skum, der blev koblet til vandforsyningen, motoren blev kørt op i omdrejninger og der skete ingenting, alle var forundret, brandmester, førstemester, admiralen og selv jeg, men ligeegyldigt hvor meget gas jeg gav, så skete der ingenting. Det hele endte med en "admiralskideballe" med ordre om at få tingene bragt i orden den næste dag. Jeg kørte lidt bekymret hjem til stationen, vi gjorde klar til næste dag og jeg fandt også forklaringen, men fortiede denne, måske af hensyn til mit eget gode navn og rygte.

Næste dag gentog det hele sig, men denne gang var der ingen problemer - alt gik som det skulle og ingen kunne forstå hvorfor det var gået så galt dagen før.

Kun jeg kendte forklaringen, jeg havde glemmt at koble pumpen sammen med motoren, derfor.

Vi havde på brandstationen en lidt ubehagelig oplevelse under en "sydost". Der var varslet sydost, og den kom og vi mente vi var vel forberedt, men, men, det skete om natten og der var ingen der måtte komme ud, kun i nødsituation. På brandstationen kunne vi godt høre, at det gik hårdt for sig, vi var alle vågne hele natten, men ingen gik ud. Da stormen lagde sig, og vi kunne komme ud, viste det sig, at det halvtag, som var på brandstationen, var blevet revet af og kastet over brandstationen og hen i en anden bygning. Det er store kræfter der i gang.

Vandforsyningen på stationen var også lidt speciel. Vi havde et vandtårn stående inde ved fjeldet lige præcis under en lille elv der løb direkte ned i tårnet og når tårnet var fyldt, løb vandet over og ned i elvens naturlig fortsættelse. Om vinteren frøs elven til, men da kunne vi pumpe direkte fra Bryggerens elv og op til tårnet, hvilket vi gjorde to gange i døgnet. Vi havde det fineste drikkevand man kunne tænke sig.

Spjældet.

Vi havde et Spjæld (fængsel) som aldrig blev brugt, det blev kun brugt til lager for stationskontoret, først da vi fik en ny stationschef, en orlogskaptajn ved navn Bay Schmith, også kaldet "Bay Hængerøv".

Det blev påstået at han var fandens lillebror, men da jeg ikke kender fanden og hans familie, må det blive ved påstanden.

Bay Schmith var i stand til at få gang i spjældet, den første der nød godt af det, var vores skomager, men han var også lidt speciel. Han var indkaldt til søværnet for tredje gang, den første gang var han blevet hjemsendt efter straf, fordi han havde slået en officer i gulvet under afhentning af et skib i Italien, anden gang husker jeg ikke.

Skomagerens uheld var nok, at han gerne ville kigge lidt dybt i flasken og det medførte, at han udgød nogle uhyrligheder over nogle officerer, og det kunne de ikke rigtig lide, han røg i spjældet, men han var en flink fyr, når han var ædru.

Skomageren havde en meget stor fordel, han var den eneste skomager på hele stationen, det vidste alle og særlig de gode officerer, der altid skulle gå i ordentlige sko. Når der kom skib, skulle skomageren også deltage i det, der kaldtes "lossemik", dvs. at skibet skulle losses så hurtigt som muligt. Skomageren sad egentlig ikke ret meget i spjældet.

Det, at spjældet var beboet var i sig selv en gene, nu skulle der ryddes op og når der var logerende, skulle der serveres mad, og der skulle føres tilsyn, alt sammen noget man ikke plejede på stationen, men sådan kan forsvaret også være. Det var Ove Lindbo, der var leder af stationskontoret, der nu også blev arrestforvarer. Bay Schmith var ellers i stand til at få alle i spjældet, selv den værnepligtige præst og den værnepligtige skolelærer, de havde af en eller anden grund en anden opfattelse af hvordan de børn, der var på stationen, skulle undervises.

Jeg slap fri uvist af hvilken grund, måske admiralstække, men desværre måtte en af mine folk nyde den tort, men dog først efter han var kommet hjem, hvilket nok ikke gjorde det nemmere.

Sagen

var at en af mine gode folk en dag kom kørende op stationen i vores bæltekøretøj i temmelig god fart, han blev standset af Bay Schmith, han troede chefen ville køre med ham, det var ikke tilfældet, min mand blev kraftigt belært

om at han skulle køre ordentligt og spurgt om hvilket ærinde han havde oppe på stationen med det køretøj, men min mand mente at det kunne han selv bestemme og det fortalte han Bay Schmith uden omsvøb. Sagen endte med 14 dage i skyggen på Holmen i København.

Finn var på et tidspunkt aspirant til en tur i spjældet, men det var under den gamle stationschef, og det af følgende grund. Finn havde vagt på brandstationen og sad inde på bassernes kvarter med benene oppe på bordet.

Lt. Segato var vagthavende officer og gik over for at tale med Finn, han troede vel nok at Finn ville tage benene ned af bordet og rejse sig, men der tog han fejl, Finn blev siddende med benene oppe på bordet.

Segato blev ophidset og kommanderede Finn til at rejse sig, men der tog han også fejl, Finn sagde med høj og tydelig stemme: jeg er træt af maskinløjtnanter.

Segato smækkede døren i og gik direkte over og skrev en indberetning til stationschefen.

Finn blev kaldt til forhør hos stationschefen, hvor han bekræftede, at det var rigtigt, at han havde sagt sådan, jeg blev også udspurgt men kunne også bekræfte, det var rigtigt, men jeg fortalte også, at jeg faktisk også var træt af maskinløjtnanter og særligt Lt. Segato.

Finn fik at vide, at han skulle passe på sit sprog og så skete der ikke mere, ak - den stakkels maskinløjtnant,

Vinteren.

Vinteren er noget man skal vænne sig til. Vi sydboende danskere er ikke vant til de store omvæltninger, der sker på Grønland.

Jeg kom derop sidst i juni måned, og da er solen begyndt at gå den anden vej, dvs. dagene bliver kortere, det er noget man bemærker for det går rimeligt hurtigt. Ikke alle tænker på at solen vil helt forsvinde, og der er dage om vinteren hvor solen slet ikke bliver synlig, mærkeligt.

Man lærer at iagttage de sære forandringer, der sker, man ser dem dag for dag og ser solen forsvinde for til sidst at blive helt væk, langsomt bliver det koldere og der begynder at komme sne, meget sne, hver morgen er en ny og anderledes dag, hvor meget sne kommer der? Skal vi til at rydde eller kan vi vente til senere, men så længe jeepen klarer sig, så går det.

Solen forsvinder fra stationen og langsomt glider den ned bag det store fjeld på den anden side af Arsuk-fjorden "Kungnait".

Farven bliver mere og mere rød for til sidst at forsvinde der også, derefter er det kun lyst nogle få timer i døgnet og kun når det er godt vejr. I den mørke tid skal livet også gå videre og helst på normal vis dvs. alt skal gå som sædvanligt.

Når efteråret kommer, begynder det på samme måde som her i Danmark, med rusk, regn og stormvejr indtil vi kommer hen i november hvor det virkelig satte ind.

Frosten kommer, og sneen kommer, og der kommer meget, og det på en gang - pludselig var vi begravet i sne. Af en eller mærkelig grund blev det også os, der skulle sørge for snerydningen på stationen.

Til det havde vi som før fortalt noget meget kraftigt udstyr bl.a. de to store bulldozere, men som også fortalt brækkede de begge to ned ved den første rigtige snemængde vi fik.

Der foruden havde vi den nye lastbil med sneplov, samt en traktor også med sneplov. Lastbilen havde jeg selv fornøjelsen at køre i stykker, jeg kørte for tæt på klipperne og sprængte det ene plovskær, en anden kørte den ud over skrænten, og redningsarbejde er ikke særlig nemt under sådanne forhold, men vi fik den da op igen.

I et andet tilfælde skulle bulldozeren rydde sne ude på "halv tolv", det var der hvor de såkaldte villaer lå. Vejene var alle steder afmærket med olietønder der var fyldt med sten, tønderne var forbundet med hinanden ved ståltøve og det hele malet gult. Ude på "halv tolv" var der stillet gadelygter op, disse var også forbundet med hinanden med stål tøve i toppen og den sidste var ført skråt ned til en betonklods for at afslutte dette.

En dag i snestorm kom dozerføreren derud for at rydde, men han kunne ikke se tønderne, ej heller masterne i snestormen så han kørte ind under den skrå wire og dette resulterede i at alle masterne lagde sig ned. Sådan.

Sydost

Vinteren var barsk, specielt når der kom en såkaldt "sydost", det skal man opleve. En "sydost" er fönvinden, der er en varm tør faldvind, der med en stor hastighed kommer ned på læsiden af et bjerg, hastigheden kan være på 110-120 knob (ca. 200 km/t) og ved nedstrømningen trykkes luften sammen og opvarmes derved (1 gr. pr 100 m. fald). Vi fik altid en melding fra meteorologen en times tid før den kom, af hensyn til at vi kunne nå at få alt løst materiale indendørs.

Når en sydost var i anmarch kunne vi mærke det op til en time før den kom, først blev det helt stille og temperaturen begyndte at stige, den kunne stige fra f.eks. - 20gr C til +5-10 gr. C og sneen begyndte at smelte, vandet løb i stride strømme ned ad fjeldene, alt var et sjap.

Derefter kom stormen der i løbet af få minutter var oppe på fuld styrke.

I visse tilfælde kunne der blive udgangsforbud.

Dem der havde mest travlt i en sådan situation, var folkene på havnen, de skulle sikre alle skibe og både i havnen for at undgå skader for når først stormen satte ind kunne man ingenting gøre.

Jeg husker et par alvorlige situationer under disse storme. Den ene i forbindelse med vores mandskabsbarak, hvor der opholdt sig ca. 50 personer og der var udgangsforbud.

Mandskabsbarakken (banjen) var en stor H-formet barak midt på stationsområdet, den var indrettet til beboelse for det menige mandskab med alle de faciliteter, der måtte være nødvendige. Selve barakken, der var opført i træ, stod på et betonfundament, og var som alle andre bygninger forsynet med stålwirer over taget, netop af den samme grund.

Jeg blev ringet op af vores maskinchef, der forklarede mig, at barakken nu havde flyttet sig ca. 1/4 meter på fundamentet, alle bygninger er normalt forsynet med stålwirer der er lagt over taget og forankret i betonblokke i fjeldet. Han var nu nervøs for at disse wirer ikke kunne holde bygningen mere og med den risiko der var for mandskabet, kunne det blive en stor katastrofe.

Han spurgte om min vurdering af situationen og om hvad vi kunne gøre, der var to muligheder, enten at evakuere bygningen men hvor skulle vi gøre af alle disse mennesker? vi havde selvfølgelig orlogshjemmet, der kunne vel være op 150 personer, men vi måtte se i øjnene, at det var ikke helt ufarligt samt det enorme arbejde, det ville medføre.

Den anden mulighed var at sikre bygningen således at den ikke flyttede sig yderligere, men hvordan? I sådant et vejr kan man ikke sætte en masse mennesker til at foretage en grundig sikring. Efter lidt diskussion enedes vi om at sætte en af de store bulldozere op foran bygningen, så vidste vi at der skulle meget til at flytte den. Aftalen blev herefter at han skulle komme over til mig (ca. 25m) og så skulle vi følges ad ud til garagen (ca. 1000 m). Vi gjorde os klar med den påklædning vi nu mente der behøvedes, førstemester med kasket, men det varede ikke ret længe, kun til han kom udenfor døren så forsvandt kasketten ud over det brusende hav og han så den aldrig mere.

Vi stred os gennem regn og storm ud til garagen og fik startet bulldozeren og kørte den op på stationen og placerede den foran bygningen og der blev den stående indtil stormen havde lagt sig, derefter kunne åndværkerne begynde på selve reparationen.

I et andet tilfælde kom der også en sydost, men den kom om natten, men var også lige så dramatisk.

Om aftenen havde der været noget underholdning på orlogshjemmet og der havde vel været omkring 150 mennesker. Orlogshjemmet var nærmest at betragte som en gymnastiksal, men med andre faciliteter ved siden af f.eks. bibliotek, læsesal, biograf m.v.

Bygningen var opført nogle hundrede meter fra selve stationen lidt oppe på fjeldskrånningen og selvfølgelig opført i træ ligesom alle andre bygninger.

Sent på aftenen efter at alle havde forladt orlogshjemmet blev der fra meteorologerne meldt "sydost", og alle vidste hvad det betød og også hvad de havde at gøre.

Sydosten kom og med samme voldsomhed som altid og med den temperaturstigning der hører til.

Dette udløste et sneskred (lavine) bag ved orlogshjemmet og alle troede, at denne lavine bare ville passere ud over vejen og ned i elven, men der skete noget andet. Lavinen drejede og tog retning direkte mod orlogshjemmet og det med så stor en kraft at hele huset blev båret ovenpå lavinen og ført flere hundrede meter væk, tilbage var der kun betonfundamentet hvor huset havde stået (imponerende hvilke kræfter der er i gang).

Vi var alle meget lykkelige for, at det ikke var sket bare nogle få timer før. Tænk hvilken katastrofe det ville have været med 150 mennesker. Det gav noget arbejde med oprydning og med at få bygget et nyt orlogshjem, men det trængte såmænd også til at blive udskiftet.

Vinteren på Grønland kan have sin charme, men helst med høj himmel og frost, om natten kan det være et imponerende skue når det er fuldstændigt skyfrit og ned til -40 gr. man kan høre sneen knirke under støvlerne, ens ånde fryser til is i skægget, men da kan man opleve det smukkeste syn nogensinde, nemlig når Nordlyset tager rigtigt fat, det flammer op i alle regnbuens farver og det så kraftigt og på hele himlen så det giver genskin i sneen, det kan man blive meget betaget af.

Med hensyn til vores daglige arbejde var der nogen der havde fundet på, at vi skulle uddannes til det der hedder arktisk krigstjeneste, dvs. at vi skulle lære at stå på ski i specielle uniformer (hvide overtræksdragter), så vi blev udstyret med skidress og dertil hørende våben.

Der var hidkaldt en specialist til at undervise os i diverse færdigheder, han hed for øvrigt Gulbrandsen (også kaldet Gulli), og blev senere leder af "Sirius patruljen". Uddannelsen til arktisk krigstjeneste var for os flyvere en jammer uden lige, vi skulle lære at løbe med oppakning og geværer, vi skulle lære at krybe med oppakning, geværer og ski, det kunne aldrig gå godt.

På en længere tur ude i terrænet blev der kommanderet flyverskjul og Finn og jeg løb om bag en stor "krakemut" og gemte os der - da der atter blev råbt træd an, blev vi liggende og ventede, til alle andre var ude af syne, hvorefter vi løb hjem på stationen. Vi gik derefter op til førstemester og spurgte ham, om det kunne være rigtigt at vi skulle lege røvere og soldater, eller om det ikke var bedre at vi passede vores daglige arbejde.

Han fik det ordnet så vi ikke kom med mere, så vi løb kun på ski i vores fritid, herligt.

Men straffen kom dog senere, jeg skulle nemlig være ham, der skulle hente alle de tilskadedkomne, også i weekenden, med vores specielle larvefodskøretøj, men det var til at leve med, alle var jo glade for at blive hentet hvis noget gik galt. Vi havde alle tiders ski terræn, både til styrtløb og langrend, og udstyret var faktisk noget af det bedste på daværende tidspunkt.

Sømandsstrejke

På et tidspunkt i den periode jeg var deroppe, fandt sømændene på at strejke, hvilket medførte at vi ikke fik nogen forsyninger i op til fem - seks måneder, det var en noget special oplevelse. Vi var jo vant til at få vores daglige fornødenheder såsom mad, øl, toiletartikler, tobak, alt det som man bare har ved hånden, men efterhånden slap alting op og vi måtte ligesom finde på andre ting.

Det værste var jo nok føden, vi fik f.eks. ingen kartofler, ingen grøntsager, ingen frisk kød, vi måtte til at klare os med det der var i "Reeferen" (frysehuset), til sidst var der ikke andet end konserves tilbage, og der var udvalget ikke særligt stort, det var mest nødforsyninger, det gjorde livet lidt surt. Vi lærte at spise syntetisk kartoffelmos hver dag, dog med forskellige farvetilsætninger, samt svinehjerter i egen sovs mindst fire gange om ugen, og tænk i flere måneder. Siden har jeg ikke spist svinehjerter. Vi fandt dog ud af at gå på jagt og fiskeri for derved at skaffe i hvert fald lidt frisk føde.

Mulighederne var jo utroligt store, man kunne fange alle de fisk man havde lyst til. Der også var mange fuglearter at gå på jagt efter og på land var der sneharer, så noget frisk føde fik vi dog efterhånden. Øllet blevet problem, for det slap hurtigt op, vi gik derfor over til diverse vine, men disse slap også op, og til sidst var der kun champagne tilbage, men det gik også.

I den periode skete der også det, at der sprang et damprør i "Reeferen" med det til følge, at alt vores smør smeltede og løb i stride strømme ned ad vejen, mælk havde vi heller ikke og vores mekaniske kø virkede ikke - jeg forsøgte ellers at få vakt den til live mange gange, men uden held. Problemet med smørret blev dog løst ved at vi fik amerikanerne til at flyve op og nedkaste forsyninger.

Lidt om jagt og fiskeri.

Man kunne blive lidt nervøs, når man havde sådan en flok vilde marinere med ude at sejle (specielt officerer og befalingsmænd). De havde ikke altid den store forståelse for hvad det var, de foretog sig, de var som regel alle forsynet med skydevåben og fiskegrej.

Disse vilde mennesker havde ingen forståelse for human jagt, f.eks. når der skulle jages tejster skød de efter dem når de sad på vandet, men tejsten har den egenskab at den dykker inden haglene når derhen hvor den sad. Det vidste man, spørgsmålet var så bare, hvor og hvornår den kom op igen - så snart den kom op igen, skød de omgående, så den stakkels fugl igen måtte dykke. På et eller andet tidspunkt er fuglen jo så afkræftet, at den dør, uden at den har fået en chance - en ikke særlig human jagt.

I et andet tilfælde hvor vi var ude, dukkede der pludselig en hval op ikke ret langt fra os, et af disse forvirrede mennesker trak sin pistol og begyndte at skyde efter den, da blev jeg lidt nervøs, for hvad stiller vi op i en lille robåd mod en stor hval, jeg tog omgående kursen mod land og forklarede, at de ikke skulle forvente at komme med mig

på fiskeri mere, gale mennesker.

Fiskeriet kunne være en god ting da der jo var alle former for fisk i fjorden, der var som regel altid store torsk og havkatte, begge dele en fortrinlig spise når de blev tilberedt ordentligt og det var Bådsen på brandstationen god til, han var også god til vildt.

Jeg husker en af vores fisketure på fjorden. Vi var taget ud med vores motorbåd for at pilke torsk, det var en dejlig dag med stille vejr og roligt vand, og fiskeriet gik ganske godt, vi fik fanget en del torsk. Pludselig hører vi råb og ser, at der er en anden båd på fjorden, de vinker og gør tegn til, at vi skal komme over til dem, vi starter og sejler over til dem. Det viste sig, at de havde fået en havkat på krogen, men den var så stor, at de ikke kunne få den indenbords ved egen hjælp, nu skal det siges, at en havkat heller ikke er til at spøge med, den har et utroligt stort gab og kan sagtens bide en finger af, og når den først har bidt sig fast, slipper den ikke. Vi fik fat i en bådshage og ved fælles hjælp fik vi den ombord i vores båd, vi fik den aflivet og tog den med ind og fik den tilberedt, hvilken herlig spise. PS. Den smager bedre end den ser ud.

Gode og dårlige jægere

Efter min tur på Grønland må jeg nok sige at jeg afskyr jagt med skydevåben, jeg mener at jeg godt kan tillade mig at kalde mange af jægere en form for lystmordere. Eksempelvis når man skyder sneharer, de bliver bare siddende og glør på en. Man kan gå hen og sparke til dem for at få dem til at løbe, men også for at give dem en chance. Andre der var udstyret med jagtgeværer, gik hen til dem og nærmest skød hovedet af dem, men så var man jo også sikre på at de døde. Modbydelig form for jagt. Vores admiral var en god og seriøs jæger der ofte tog på fuglejagt i fjeldet hvor han forsøgte sig med forskellige fuglekald (fuglestemme imitator). En dag han var på jagt, var også en af messegasterne på jagt, men han havde ikke helt den samme interesse og gode jægermoral som admiralen.

De lå så på hver sin side af fjeldet og admiralen brugte sit fuglekald, dette hørte messegasten, han lagde sig i stilling, og pludselig så han noget bevæge sig på kanten af fjeldtoppen og uden at vurdere byttet nærmere skød han - op sprang admiralen og råbte så højt han kunne "hold inde, hold inde". Heldigvis var messegasten en dårlig skytte, så admiralen overlevede uden men. Messegasten fik dog forbud mod at bære jagtvåben resten af sin tid på Grønland.

Grønlands natur er et smukt skue og der var mange muligheder for at nyde den, specielt med al den fritid vi havde.

Dyrelivet

Jeg vil lige fortælle lidt om det dyreliv, vi kom i kontakt med, det var ikke isbjørne som mange altid tror. Det var ganske fredelige dyrearter.

Da jeg kom til Grønnedal, havde man en havørneunge i fangenskab, jeg ved ikke præcis, hvordan man havde fået fat i den, jeg tror det var en man havde fundet efterladt oppe i fjeldene, og så havde man havde taget den i pleje og indrettet et bur til den nede ved tømmershoppens og det var folkene her, der passede den.

Det var en stor fugl trods sin unge alder og meget voldsom. Den hvædede og slog ud med vingerne når man gik forbi.

Pludselig en dag var den væk, nogen må have lukket den ud. Vi fandt senere fuglefjer ude i fjeldet, men om det var fra den, det ved vi ikke, måske var det den, messegasten skød efter og ikke admiralen?

Vi havde et andet uhyre som også blev kaldt en havørn, men det var nu en oversergent, der ved losning af et skib faldt ned imellem skibet og kajen, vi fik ham hurtigt op og spurgte ham hvordan han havde det, svaret var ”jeg er frisk som en havørn”. Derfor hed han aldrig andet end ”havørnen”, men han lærte aldrig at flyve,

Ude i fjeldene var der polarræve og sneharer. Oppe på Jernhatten havde de en næsten tam polarræv, men den forsvandt også på mystisk vis.

Sneharer havde vi mange af, et kært dyr helt hvid om vinteren og lysebrun om sommeren, den var ikke særlig svær at jage.

Fugle var der rigtigt mange af, specielt søfugle, teister, lomvier, og en masse andre søfugle.

Med til dyrelivet hører også de skadedyr vi havde. Det var især rotter - de var modbydelige. Problemet med rotter var efterhånden så stort, at der var belønning for at skyde dem, ti skarpe skud pr. rottehale der blev indleveret på stationskontoret.

Da autoværkstedet lå lige ved siden af ”dumpen”, der hvor alt affald blev læsset af, var det en nem sag for os at indkassere 100 skud. Der var ufatteligt mange rotter på ”dumpen”.

Der var en ting mere, der ikke var så morsomt, det var rotter omkring kabyssen og reeferen, der var mange, og man kunne se dem og deres gange og huller overalt i jorden.

Der blev forsøgt med gift og gaspatroner, men det hjalp ikke. Vi blev igen kontaktet på autoværkstedet om vi kunne gøre noget, men da ingen af os var uddannet rottefængere, måtte vi prøve det der lå os nærmest.

Det var overfenrikken fra kabyssen der havde kontaktet mig. Min gode gamle jeep måtte atter holde for.

Jeg fik fat i et stykke slange der passede til udstødningsrøret på jeepen og kørte så til kabyssen.

Jeg mødte overfenrikken og vi enedes om, at vi først skulle spærre så mange udgange som muligt dvs. tilstoppe alle huller, der skulle helst kun være et tilbage, derefter satte vi slangen fra min jeep ned i et hul og startede motoren for fuld gas. Der gik lang tid og vi kunne se at det røg op af nogle enkelte huller og der kom en rotte op hist og pist, og vi skød selvfølgelig alle dem som vi kunne.

Jeg følte ikke at vi havde haft det bedste resultat ud af det, men det dæmpede dog rotteplagen et stykke tid, så nogen må der være blevet dernede.

Fritid.

Vores fritid brugte vi meget til at tage på tur. Der var mange muligheder, man kunne gå eller man kunne sejle, hvis man gik, kunne man gå helt ind til indlandsisen, det skulle man bruge tre dage til, men det var en oplevelse af format og især når det var fint vejr, for når man kom op over fjeldkanten, kunne man se isen i den ene retning og havet i den anden retning, man skulle bare erindre hvor det var, man skulle ned igen, når man kom tilbage, det var således at der ovenover fjeldkanten var en stor sø og i den ene ende var der en afmærkning hvor man skulle ned til stationen og kunne man ikkefinde den, da var ordren at man skulle blive ved søen.

Inden man begyndte på turen, havde man afgivet en hel klar rute man ville benytte, og den skulle man holde sig til og også tidspunktet for hjemkomst skulle oplyses, når dette tidspunkt var passeret gik der en redningsaktion i gang, og det første sted man begyndte at søge var ved søen, og som regel fandt vi også de forsvundne der, de var sommetider blevet overrasket af mørket eller blændet af sneen.

Efter de fortællinger man hørte, var det netop sket for to amerikanske soldater, de var blevet blændet af sneen og var gået direkte ud over ”Brattekleve” og blevet dræbt i faldet. Der var bag ved autoværkstedet også opstillet to trækors, der skulle angive stedet hvor de blev fundet. Af sikkerhedsmæssige grunde var det beordret, at mindst to mand skulle følges ad, samt at der i marinestationens udflugtsbog skulle angives deltagernes navne, afgangsklokkeslet, turens omtrentlige mål og rute samt forventet tid for tilbagekomst til stationen.

Turen skulle også godkendes af næstkommanderende eller vagtchefen. Der var også muligheder for andre traveture på flere dage, der var nemlig opstillet hytter flere steder ude i terrænet, hvor man kunne overnatte eller søge ly for vejret, men her gjaldt de samme regler med ruter og hjemkomsttid.

Som regel var disse hytter placeret i nærheden af en elv af hensyn til frisk vand og fiskeri, der var næsten altid laks at fiske, men efterhånden blev vi lidt dovne til det fiskeri og da vi altid var forsynet med skydevåben (dette var obligatorisk, når vi var på tur) brugte vi disse til at skyde laks med - når vi kunne se en laks stå lige så stille i kanten af elven kunne man affyre et skud ned ved siden af og man havde så den fineste laks.

Is og hytter

Vi havde arbejdstider ligesom i Danmark, så der var megen fritid der kunne benyttes. Da det var et isoleret samfund vi levede i var det altid behageligt at kunne bevæge sig udenfor stationen, og det brugte vi meget ofte.

Der fandtes et stort antal hytter i området hvor man kunne bo og søge læ i dårligt vejr, to af disse hytter hørte direkte under marinestationen og kunne frit benyttes af dennes personel og blev flittigt benyttet, den ene lå i Laksebunden, den anden på fladlandet, på den anden side af Arsukfjorden. Specielt hytten ved Laksebunden, der kunne nås på en dags rejse var populær, for der kunne man overnatte og drage hjem næste dag, laksebunden var et af de bedre områder med masser af muligheder for fiskeri. Fladlandshytten kunne kun nås med båd, men var også et godt sted især under dårlige vejrforhold, hytterne var kun beregnet som læ for det dårlige vejr, der kunne komme og der var ingen form for proviant eller brændstof.

Når der var flere sammenhængende fridage f.eks. påske, pinse m.v. og vejret var rimeligt godt, var der gode muligheder for at tage på længere ture til f.eks. indlandsisen eller isblinken.

Indlandsisen trak jo på de fleste, men når man kom derind, var det et noget ensformigt syn, hvor der kun var is med den forvitrede overflade, men også lidt spændende pga. af den evige knagen og buldren der altid var pga. isens bevægelser.

Indlandsisen er jo heller ikke ufarlig med alle dens sprækker der kan være dækket af sne, en anden ting er, at man hurtigt kan miste orienteringen specielt i en snestorm. Indlandsisen er så storslået at man godt kan blive lidt bange for den voldsomme natur.

Isblinken

Isblinken syntes jeg var mere fascinerende. Når turen gik til isblinken skulle man bruge minimum tre dage og turen skulle forberedes rimeligt godt, der skulle pakkes proviant, tøj, fiskegrej og skydevåben, alt til tre personer. Turen foregik altid i en mindre båd med påhængsmotor, påhængsmotoren hørte under mit område.

Afsejling skulle foregå så tidligt på dagen som muligt, altid når det var lyst, sejlturen varede det meste af en dag og når vejret var godt var det en fantastisk oplevelse med blå himmel og en blå fjord med isbjerger, sæler og hvaler. Vi fulgte altid kysten og slog et slag ind i laksebunden, fulgte kysten igen ud i Arsukfjorden, gik på tværs af fjorden

fulgte igen kysten ind i "Ellerslie" havn, når vi kom ud i fjorden igen, kunne vi se fuglefjeldet og sejlede op langs med dette, et fantastisk syn at se de mange tusinde søfugle der havde deres redepladser på fjeldsiden og den utrolige larm de kunne lave, særligt derinde hvor man sejler mellem fjeldsiderne med kun 500 meter til hver side.

Når vi passerede pynten ved "Fax" havn og sejlede mod fuglefjeldet, kunne man se isblinken og høre at der faldt isskoser ned i vandet, derefter kunne man godt begynde at være agtpågivende overfor hvad der skete inde ved isblinken, for er man kommet på det rette tidspunkt, kan man opleve at isblinken kælder dvs. at et meget stort stykke is brækker af og falder ned i vandet måske på flere tusind tons, men så skal man også være opmærksom på den bølge, der opstår når isbjerget falder i vandet, en lille jolle fylder ikke meget i den natur, der nu udfolder sine kræfter, det er nemt at blive væk.

Vi fortsætter vores sejlads frem mod isblinken til ca. 2-3 km fra kanten, der er der en kløft ind i fjeldet hvor der er dannet en naturlig havn med sandbund, her kan vi slå lejr for resten af dagen og natten, vi slæber jollen så langt op vi kan, vi må også vurdere tidevandet, da vi ved at dette kan ændre sig med 4-6 meter på et skift. Man kan altid vurdere vandstanden ved at se på fjeldene omkring sig, der er altid aftegning af den højeste vandstand. Overnatningsstedet og bådens placering skal altid være anbragt således, at tidevandet ikke har mulighed for at nå op til dette, i værste fald kan båden forsvinde og så har man et problem.

Turen omkring isblinken er altid spændende, og tre hele dage er ikke for meget, bare det at komme derind og bevæge sig op mod toppen er et eventyr i sig selv, det knager og brager omkring én, men når man så kommer op til kanten og ser hvor mange og hvor store sprækker der er i overfladen, er det man siger til sig selv, "jeg gider faktisk ikke at gå derind" så man betragter skuet fra kanten.

Det kunne jo være, at den begyndte at kælte når vi stod ude på den og da ville det nok være den sidste oplevelse på denne jord.

Overnatningen blev lidt af en overraskelse.

Når vi tog på en tur som denne, medbragte vi kun det mest nødvendige, dvs. proviant, soveposer med overtræk (ingen telt) brændstof til motoren og til kogning plus diverse fiskeudstyr og skydevåben.

Efter dagens strabadser vendte vi tilbage til vores båd og forberedte os til natten, nu er det jo sådan, at den slags ture foretager man kun i sommerhalvåret, så det, med hvornår det bliver mørkt, er ikke det store problem, vi gjorde klar til det store aftensmåltid, der normalt, på sådanne ture bestod af en eller anden form for dåsemad, pølser, svinehjerter i egen sovs, dåsebøffer, medbragt brød fra vores egen bager på basen og dertil kunne vi drikke basens standarddrik, nemlig mørkt hvidtøl, eller måske havde en eller anden medbragt mere menneskelige drikkevarer, Hof eller Tuborg (helst i guldemballage).

Forberedelserne til natten er også væsentligt, da ingen ved hvordan vejret vil blive (det skifter utroligt hurtigt).

Vi havde som sagt de medbragte soveposer med overtræk, der var beregnet til alt vejrlig. Næste morgen kommer den store overraskelse. Man kryber ned i posen om aftenen og lukker sig ned i sin egen lille verden og sørger for at holde varmen og ellers få sovet, men man konstaterer så, at det har været kraftigt snevejr og alt er hvidt, man kan høre havet klukke og omkring området, hvor båden ligger, har søfuglene allerede begyndt deres egen hverdag. Du kan ane nogle bylter omkring dig, nemlig dine kammerater som stadig opholder sig i deres lille verden, der er varmt i soveposen og man strækker sig. Nu skal man tænke på, at det er ikke nogen moderne madras man har sovet på, men en sandbund som man har skrabet ren for de største sten inden man lagde sig til at sove. Efterhånden vågner gutterne og stikker hovederne op af poserne og da kommer det spændende tidspunkt, hvor man begynder at høre nogle brokke sig, mens andre udstøder et hyl når de opdager, at de har glemt hvad, mere erfarne kammerater har fortalt dem, nemlig at alt ens udstyr skal med ned i soveposen inden man lukker den, så brølene kommer fra dem, der måske har glemt deres støvler og sokker "udendørs"- de må nu gå med våde fødder på resten af turen, meget ubehageligt - men så lærte de det.

Almindelig opstigning, glem alt om tandbørste, vask og barbering, kun koncentration om vores grej og vores båd. Alt bliver rigget til til hjemturen, båden skal bringes flot, så den kan flyde, inden vi begynder at laste den, derefter stuves alt fornuftigt i båden, alle går om bord men stadig med et anker ude, så vi er sikre på, at båden ikke driver for strømmen, der kommer inde fra isblinken, motoren bliver tanket op med brændstof og den bliver startet.

Vi letter anker og begynder vores hjemtur forbi større og mindre isbjerger, vi tager kurs mod fuglefjeldet og "fax" havn for at følge kysten, da vi når ud til fladland, begynder motoren at sætte ud og vi søger ind mod land, fladland er fladtand og det er nemt at løbe båden op på stranden.

Jeg kaster mig over motoren (det er mig der har ansvaret for at den er i rimelig god stand), jeg skiller den ad uden at finde noget særligt, samler den igen og starter, den går rimeligt fornuftigt, dog uden at ville præstere det helt store.

Vi beslutter os for at sejle hjemover, vi skal også passe på tiden, vi skal være hjemme til det aftalte tidspunkt, ellers går eftersøgningen i gang.

Efter kort tids sejlads får vi atter problemer med motoren den går i stå, men starter igen for derefter atter at gå i stå, vi kan sejle i nogle få minutter, vi beslutter os for at gå ind til laksebunden, vi ved at der en hytte der, og måske er der nogen fra stationen på udflugt.

Vi går ind og fortøjer båden, går op til hytten, men der er ingen til stede. Vi ved nu, at vi skal enten hjem eller have en meddelelse hjem til stationen. Jeg tager mig af

motoren og må nu gå mere grundigt til værks, jeg skiller benzintilførslen totalt ad, andre vurderer om en eller to skal forsøge at komme hjem til fods, men det vil vare adskillige timer inden de når frem, så jeg arbejder stadig med motoren og finder til sidst et benzinfiler, som er mere eller mindre tilstoppet, får det rensat og samler det hele igen og starter, motoren arbejder tilsyneladende, som den skal, jeg sejler en tur ud på fjorden for fuld fart, der er ingen problemer.

Jeg går ind igen og vi beslutter at sejle tilbage til stationen, vi må dog konstatere, at vejret er gået over i sit dårlige lune dvs. at så vidt vi kan bedømme er der en sydost undervejs, en ikke særlig behagelig tanke, når man kender vejret på Grønland. Vi beslutter at følge kysten og naturligvis undgå de undersøiske skær som vi ved findes og som kan være farlige, vi stikker til søs og som aftalt fulgte vi kysten ganske langsomt og kunne se de skær. der var lige under overfladen. På et tidspunkt måtte vi dog ud på mere åbent vand.

Vi kunne også fornemme, at vejret blev dårligere, sydosten nærmede sig, da vi kom udenskærs og stormen begyndte så småt at rase.

Vi fordelte lasten så godt vi kunne i den lille båd, alle var tavse. Bølgerne begyndte nu at rejse sig og slog af og til ind over båden og vi måtte lænse med jævne mellemrum, alle blev våde og kolde, men det var nødvendigt at holde kursen, for vi var allerede bagud i tid, men da vi fik øje på lysene på havnen i Grønnedal, lavede vi alle op, for nu kunne vi se en ende på turen.

Der var modtagelse med alvorlige miner og Finn var mere ophidset end sædvanligt - om vi dog ikke kunne se hvordan vejret trak op og hvad det kunne have medført, han var tæt på at alarmere redningstjenesten og sætte en eftersøgning i gang", jeg fortalte ham naturligvis om vores problemer og at vi også kendte vejrsituationen, men at vi vurderede situationen til ikke at være faretruende, og at vi havde tjek på det hele. Vi fik fortøjet båden og taget motoren på land og den sydost, som var i anmarch, kom som forventet, men alt i alt var vi en oplevelse rigere.

Fodtur til Ivigtut.

En anden oplevelse var, at oversergent Weber og jeg var inviteret til Ivigtut en lørdag. For at komme til Ivigtut skulle man have en særlig invitation fra en i Ivigtut boende person, og det havde vi. Vi tog af sted over middag i vores fineste uniformer, for vi skulle spise til middag sammen med andre derboende. Turen derover gik rimeligt smertefrit, vi var naturligvis til fods og begav os ud på turen, først over Bryggerens elv (der var en bro), derefter langs med fjorden på klippekanten (der var ingen naturlig vej). Vi skulle først passere Kadetelven og Løjtnantens elv. Her vidste vi, at noget skulle gøres, elven er nemlig så bred og dyb at man kan ikke komme over uden at gøre noget specielt, men vi vidste hvad der skulle gøres (vi havde jo prøvet det før).

Når vi kom til elven, skulle der være et løst bræt, dette bræt skulle vi bruge til at komme ud til midten af elven, hvor der var en meget stor fjeldtop, når vi kom derud skulle vi have brættet med os, for det skulle vi bruge til næste etape og alt gik som det skulle.

Vi fulgte kysten over "krakemutterne", indtil vi nåede dertil hvor kryolitbruddets dumpere aflæssede deres skærver, derefter var der god vej.

Vi kom over til de flinke mennesker der havde inviteret os og vi blev beværtet efter bedste evne med føde og våde varer og det siger ikke så lidt når man kommer fra Grønnedal.

Jeg vil senere fortælle om livet i Ivigtut og dens beboere. Weber og jeg havde simpelthen en god dag i Ivigtut. Hen på natten var det tid at begive sig hjemover, vi blev fulgt på vej af vores venner, men da vejen sluttede, sagde de farvel til os og Weber og jeg var overladt til os selv og den grønlandske natur. Det var en lidt lummermørk nat, og vi fulgte den vej vi mente, der var den rigtige, alt gik fint indtil vi nåede Løjtnantens elv og vi skulle over, men hvor var nu brættet, pist væk, vi ledte og ledte men væk var det. Vi holdt et kort møde og blev enige om at Weber gik ned ad elven og jeg gik op ad elven og sådan blev det.

Jeg ledte efter brættet efter bedste evne, men fandt det ikke, vi råbte af og til til hinanden for at sikre, at den anden var tilstede, til sidst tænkte jeg, nej vi skal over, koste hvad det koste ville, jeg fandt et sted hvor der var en stor sten ude midt i elven, jeg tænkte, "med et godt afsæt kan du sagtens nå stenen og derfra over til den anden side af elven", jeg tog tilløb og sprang ud på stenen, men, men, stenen var glat som en ål og jeg havnede på alle fire i elven, men da jeg var kommet ud i elven og var våd fra top til tå i min pæne uniform, kunne jeg lige så godt vade i land på den anden side af elven, men koldt var det sgu.

Jeg råbte på Weber, og han svarede og spurgte om jeg havde fundet brættet, jeg svarede at det havde jeg ikke, men jeg havde fundet et sted hvor vi kunne komme over elven (hvilket heller ikke var løgn).

Weber kom op til det sted jeg havde fundet og så at jeg stod på den anden side, han spurgte naturligvis hvordan han skulle gøre og jeg forklarede, at han skulle sætte af i et stort spring til den store sten i elven og derfra til bredden hvor jeg stod, (jeg vidste at den store sten var meget glat og at der var et stort spring til den anden bred), det var lidt lusket gjort af mig, der jo kendte turen.

Weber gjorde klar til det store spring og sprang, ud midt i elven på den glatte sten og skred selvfølgelig ned i elven på alle fire forstås, han gjorde som jeg, vadede i land og frøs, han sagde til mig "du sagde at vi kunne komme over her" og jeg svarede "jamen, kunne vi da ikke det?"

Vi fortsatte vores tur hjem til stationen uden yderligere kommentarer.

Øretæver

Da de lange vinteraftener skulle gå med noget og der ikke var de store udfoldelsesmuligheder endte det jo mange gange med en lille sammenkomst over de våde varer, og da vi havde en god beboelse med lidt hygge, var det ikke unaturligt at det var os, der kom til at lægge lokale til sådan en hyggeaften. En aften tog det lidt fart. Vi havde et par stykker på besøg, nemlig en værnepligtig maskinarbejder og en fastansat fyrbøder ved søværnet. Det hele startede meget fredeligt med lidt øl og whisky, men pludselig for der djævel i maskinarbejderen, og han ville slås, jeg tror Finn havde pirret ham lidt, han begyndte at optræde og fyrbøderen forsøgte at få ham bragt til ro, det hele endte med at vi smed dem begge ud ad døren og lukkede den, men maskinarbejderen mente ikke sagen var afgjort hermed, så han blev ved med at stå og hamre på vores dør, og vi kunne høre at fyrbøderen forsøgte at dysse ham ned. På et tidspunkt sagde Finn, gå lidt til side og luk døren op, det gjorde jeg og udenfor stod maskinarbejderen med fyrbøderen lige bag sig. Finn havde da løftet armen og slog, maskinarbejderen var dog hurtig nok til at dukke sig, og Finn ramte fyrbøderen og han gik lige ned i gruset. Men der blev ro.

Næste dag kom fyrbøderen over til os, og jeg må sige hvilket syn - hans ansigt lignede mest af alt en rå hakkebøf, puha, Finn havde desværre ramt ham og han var faldet om i gruset og kørt ansigtet ned i gruset, han havde været på hospitalet om natten og var blevet behandlet. Maskinarbejderen dukkede også op og var utrolig ked af det der var sket, han påstod at det ville aldrig kunne ske for ham hjemme i Danmark, vi havde, heller aldrig mere problemer med hverken den ene eller anden.

Hospitalet.

Vores hospitalsvæsen var også lidt specielt. Bygningen, var opbygget af amerikanerne helt i deres stil med operationsstue, infirmeri og tandlægeværelse. Hospitalet blev ofte anvendt til indkvartering af personel. der af en eller anden grund skulle overnatte på stationen, f.eks. når Catalinaen kom med hele sin besætning og skulle overnatte.

Til hospitalet var der tilknyttet en overlæge fra søværnet med rang af orlogskaptajn, en værnepligtig tandlæge med rang af løjtnant og en menig hospitalsgast (Sanit). Overlægen, der var der da jeg kom, hed Feddersen men blev i daglig tale kaldt Dr. Pille. Grunden var den at han mente, at alt skulle kureres med medicin. Dr. Pille var der kun i kort tid, og efter ham kom en overlæge, der efter min mening var lidt af en personlighed nemlig Dr. Krebs. Dr. Krebs ankom en dag i efteråret med skib og jeg mødte ham tilfældigt da jeg var på vej fra autoværkstedet og op til stationen. Jeg så en ældre herre i civilt tøj med store kraftige støvler, sweater og tophue, jeg stoppede op med min jeep, jeg syntes ikke den ældre mand skulle have

besvær med gå op ad havnebakken, jeg spurgte om han ville køre med mig op til stationen, men han takkede høfligt nej tak, han havde godt af at gå. Jeg tænkte ikke særlig meget over det, vi havde jo set så mange mærkelige mennesker.

Den omtalte person viste senere ikke at være en hr. hvemsomhelst. Herren var en vis hr. Carl Krebs, overlæge ved søværnet og med rang af orlogskaptajn. Da jeg mødte ham, var han omkring 67 år, men utrolig rask og rørig. Carl Krebs var både læge og forfatter, i Sovjetunionen og Mongoliet, hvor han var bosat fra 1923 til 1927 og virkede som læge. Han var leder af den 3. Danske Centralasiatiske Ekspedition fra 1950 til 1951. Han foretog enmandsekspeditioner til New Britain og Indonesien i 1967.

Det fortaltes, at han engang forsvandt i Mongoliet og levede i lang tid af tørret hestekød. En spændende herre. Krebs overtog jobbet som stationens læge, og Dr. Pille tog hjem.

Vi tænkte ikke nærmere over det, men sanitten eller sanitetstgasten som han jo var, kan berette om sære ting der skete, nu tog vi sanittens ord med et gran salt, vi kendte ham jo, og han var den eneste af slagsen på stationen.

En af beretningerne gik ud på at Dr. Krebs havde ryddet hele medicinskabet og udtalt ”om vi troede det var bolsjebutik, han var bestyrer af?” Det gik hurtigt op for os, hvad det var han mente, han var kirurg, så det med piller duede efter hans mening ikke rigtigt. Det varede heller ikke ret længe før han gav bevis for sin kunnen. En dag kom der en værnepligtig tømrer op til ham og forklarede, at han havde fået en byld i nakken, tømreren altså, Krebs så på den og spurgte derefter om han nu var en rigtig god tømrer, det mente tømreren da nok han var, Krebs bad ham derefter om at gå ned og slibe et stemmejern, så det kunne skære, tømreren kunne nu godt forstå, hvad handlingen gik ud på, men han gik ned og sleb et stemmejern med alle de evner han havde, han vidste udmærket, hvad det hele drejede sig om. Han gik op til Krebs med stemmejernet og denne fjernede tømrerens byld i nakken uden problemer. Krebs havde psykologien i orden. Han fjernede bl.a. en tatovering på oversiden af hånden på en af de værnepligtige, operativt.

Krebs var altid ude efter udfordringer og vandrede meget i fjeldene, og det største fjeld der var i nærheden, var Kugnait, og det havde Krebs vældig lyst på, men der var udstedt fast forbud mod at bestige dette.

Som eneste læge i området var Krebs også forpligtiget til at tilse hele området hvilket gjaldt Ivigtut og Arsuk og så naturligvis Grønnedal. Ivigtut var ingen problem da vi hurtigt kunne komme over til dem eller de til os, men Arsuk var noget andet, der var kun få beboere måske 150, alle indfødte, men Krebs skulle tilse dem, og det foregik ved at der hver 14. dag blev sendt en kutter af sted til

Arsuk med bl.a. Krebs ombord. Krebs vidste jo som alle os andre at den eneste vej til Kugnait var via Arsuk, så en dag meddelte han kutterføreren at det var nødvendigt, at han blev i Arsuk i nogle dage, da han havde et meget specielt tilfælde, de aftalte nærmere tidspunkt for afhentning, og kutteren sejlede hjem til Grønnedal for nogle dage senere at hente ham, det skete som aftalt, og Krebs kom hjem igen.

Lang tid efter gik det dog op for os hvorfor Krebs absolut skulle blive i Arsuk, han besteg nemlig Kugnait. Sådan. Dette kom også admiralen for øre, og da det var forbudt at bestige Kugnait, tror jeg nok at Krebs indkasserede en påtale fra vores admiral.

Krebs havde også et godt lune, hvilket kom til udtryk i en anden situation, nemlig da der skulle være besøg på stationen af en eller anden højtstående person.

Admiralen havde udstedt befaling om at der skulle finde en parade sted og alle skulle være i galla og med ordner, alle mødte til parade, også Krebs, der pga. sine mange ekspeditioner havde så mange udenlandske hædersbevisninger at han havde hele brystet dækket af medaljer, og da admiralen kom havde han kun en lille mængde i forhold til Krebs, dette var ikke populært hos vores admiral.

Når der derefter blev beordret parade med ordner var det ”kun med danske ordner” og her havde Admiralen sin styrke. Sådan kunne to store personligheder have deres små særheder og julelege for sig selv.

Tandlægen var også en af dem der holdt til på hospitalet, han var værnepligtig med rang af løjtnant, men gennemgående en gemytlig fyr, der gerne ville have selskab og en ”gefugtenheimer” i ny og næ.

Hans klinikudstyr var meget beskedent, men han havde dog en boremaskine, men det vil sige den gik i stykker, så de største behandlinger han kunne foretage var tandudtrækninger, hvilket han også gjorde med stor fornøjelse, dog mest for sin egen, hans store spøg var altid at fortælle om hans ødelagte boremaskine og der var kun tandudtrækning tilbage.

Når de mange gange vildt udseende basser kom over til ham for en tandudtrækning, var det hans største fornøjelse at spørge dem, om de var nogle hårde nysere eller de skulle bedøves, det endte som regel med bedøvelse.

Pateren

Præsten, for en sådan skal man have, specielt søværnet har rige traditioner for præster. Vi havde, da jeg kom derop en værnepligtig præst (teolog), og når jeg siger præst så mener jeg en rigtig præst på godt og ondt, en der gik i menig marineuniform, den eneste forskel der var, var at han havde et rødt kors på ærmet og så blev han kun kaldt for pateren, og det befandt han sig udmærket

med. Pateren boede som værnepligtig, sammen med alle andre værnepligtige, nemlig på Banjerne.

Pateren klarede jo den ugentlige gudstjeneste, som foregik på orlogshjemmet, jeg må med lidt skam tilstå, at jeg aldrig har overværet den.

Pateren havde andre funktioner, som var af stor vigtighed for personalet på stationen, han styrede orlogshjemmet på en god og kontant måde. I orlogshjemmet var der mange funktioner, der var f.eks. sport, filmforevisning, foredrag, bibliotek osv. der blev bl.a. afholdt forskellige turneringer med Ivigtut.

Pateren havde sin dagligdag der, og man kunne komme og tale med ham hvis man lyst til det. Han kom ofte i de meniges klub for at få et par øller og en snak, han kom i de forskellige officersmesser, han kom over til os flyvere og vi fik megen god snak over et par bajere, han var et menneske som man talte frit med om alt.

Han skabte respekt, han kunne f.eks. en lørdag nat, når nogle af hans kammerater kom hjem på banjen med en kæp i øret, rejse sig og råbe ud i forsamlingen ”ka’ I så holde kæft” og så var der ro. Pateren havde talt.

Det fortaltes om ham, at da han skulle hjemsendes før tiden pga. at han havde fået en stilling som underviser ved Københavns universitet og hjemsendelsen blev bevilget, skulle han og skolelæreren spise til middag hos admiralen, vældig fint.

Skolelæreren var også værnepligtig, men havde ikke den samme personlighed som pateren, han var lidt nervøs inden de skulle til middag og kendte ikke til alle disse fornemme bordskikke, men spurgte pateren til råds.

Pateren sagde, som den personlighed han nu var, gør som jeg, når der f.eks. bliver budt cigarer rundt, så tager du en i munden og en i lommen, så har du gjort det rigtige. Derefter fik vi en ny pater ved navn Finn Fosdal, iøvrigt fra Nykøbing F. hvor jeg selv kommer fra, han var ikke lige min type, og han kom også lidt på tværs af stationschefen (Bay Hængerøv), hvilket endte med, at pateren blev sat i spjældet for opsætsighed, men da vi kun havde en pater var det nødvendigt at lukke ham ud om søndagen, da han jo skulle holde gudstjeneste, hvilket han i øvrigt klarede udmærket.

Energiforsyning.

Vores Finn havde, som før nævnt sit eget område, der bestod i at han skulle holde styr på stationens brændstofbeholdning, dvs. alt hvad der var af olie og benzin, han skulle også pejle de store tanke med jævne mellemrum for at sikre at den nødvendige mængde var til stede, han skulle holde kontrol med at der blev leveret den rigtige mængde, når der kom tankskib, ligeledes når der blev udleveret olie til andre skibe, såvel civile som militære. Han skulle også sørge for brændstof til alle vores køretøjer, til vores kuttere når de kom i havn, til kraftstationen og til det lille kedelhus, ja så at sige alt der skulle bruge olie eller benzin. En rigtig loppetjans, ingen

vidste rigtigt hvad Finn foretog sig, når bare han sørgede for at forsyningerne var i orden. En ting kunne man være sikker på, at når der var fremmede skibe i havnen så kunne man altid finde Finn der.

Jeg husker tydeligt et eksempel. Det var den franske Fregat L’Adventure, der kom for at bunkre olie og Finn var som altid parat, men han var ikke særlig god til det franske.

Da de havde fået de store slanger ombord, skulle de give besked til Finn, der stod oppe på en af de store tanke, at han skulle åbne for olien, når de gav signal, de vinkede og Finn åbnede, men en eller anden må havde misforstået noget, for pludselig blev der en farlig tumult og alle råbte og skreg og Finn åbnede endnu mere, indtil der kom en springende op og råbte at han skulle lukke omgående. Hvem der havde misforstået hvem, det ved jeg ikke, men det franskmænden mente med sin vinken var, at Finn skulle komme ned på skibet, for de kunne ikke få koblet slangen til skibet, og da de af praktiske grunde havde trukket slangen ind igennem gangen til mandskabslukaferne, havde man altså lukket olien ud i gangen, og hvilket syn, hele mandskabsafdelingen flød med tyk sort olie, sikke et arbejde.

Da Finn jo havde styr på hele olieforsyningen, havde han også forsyningen til det store kedelhus, og han skulle holde styr på forbruget fra de forskellige tanke.

En dag skulle der skiftes fra en af de store tanke til en anden, og da kedelhuset hørte under en maskinløjtnant, skulle denne naturligvis overvære. at det nu gik rigtigt til. Finn havde pejlet tanken (10 m høj x 15 m i diameter) – mange tons, den var ca. 3/4 fuld. Alt blev meldt klar og ved ventilen stod en maskinløjtnant og en maskinkorporal, og de åbnede, og ingenting skete, maskinløjtnanten mente, at måtte være Finn der havde målt forkert, og at der ingenting var i tanken, men Finn sagde - snu som han var, at hvis de ikke troede på ham, kunne de jo tage den prop ud, der var lige foran ventilen for at se, om der var olie i tanken, og de gjorde det med det resultat, at der kom en syv meter høj oliesøjle og det hele blev oversprøjtet med olie inklusive de to personer - som de dog så ud, sorte af olie fra øverst til nederst, og Finn - ja han konstaterede at han havde ret og fik sig et billigt grin.

Finn påstod også, at det var min skyld at en stor fisketrawler fik fyldt vand i sine olietanke, eller også var det omvendt, men noget gik galt og det vandt vi ikke popularitetsprisen på.

Nyt personel.

En af de helt store begivenheder var, når der skulle komme nyt personel til stationen.

Det var værnepligtigt personel der kom op, og de kom altid med skib. De var rekrutter og anede ikke hvad de skulle opleve, de fleste havde meldt sig frivilligt og så var der nogle få udvalgte, som nu f.eks. skomageren. De blev kaldt for ”Kaulerne”.

Ordet var blevet specielt udviklet på følgende måde. Når der blev indkaldt nyt personel ankom de til Holmen i København og blev udstyret med alt personligt udstyr, uniformer, sko, støvler, militær udrustning, personlige våben, derefter blev de sendt til "Arresødallegren" der var Søværnets rekruttskole, her var de ca. tre måneder på grunduddannelse, dem der så skulle til Grønland måtte gennemgå alle de nødvendige undersøgelser og få alle de vaccinationer der skulle til. Så ombord på et skib til Grønland.

Men det, der var det værste var, at alt deres tøj, som de fik udleveret, havde ligget i depot i flere måneder og inden det var lagt til side var det pakket sammen med naftalin også kaldet mølkguler. Fra starten blev rekrutter kaldt for mølkgulerne, på grund af lugten, dette ord gik så over til at blive forvandlet til "mølkauler", for til sidst at ende som "kauler".

Ordet "kauler" blev altid brugt nedsættende, f.eks. hvis en person ikke turde give sig i lag med en lidt faretruende situation, (måske ikke havde lyst eller ikke turde) var alle der omgående - "du er en "kaule" hvilket var meget nedsættende og mange tog sig det meget nær, andre turde ikke vise, at de var en kaule og kastede sig ud i opgaven, men ikke altid med lige meget held.

Det at blive kaldt en "kaule" var altid ubehageligt, det er det samme som at være en tøsedreng. Kaulerne blev sendt ombord på skibet i København og i nogle tilfælde var der indrettet sovesal til dem i et lastrum hvor de kunne sove og spise, de kunne selvfølgelig også komme op på dækket. Da mange af dem aldrig havde sejlet før, blev de søsyge og opholdt sig for det meste i deres køjer, men hørmen blev efterhånden rigtig slem, men det måtte de jo leve med. Specielt opstod der problemer omkring Kap Farvel hvor vejret kunne være utroligt hårdt med storm sne og høje bølger. Men alle overlevede og langt om længe ankom de til "Grønnedal" og hvilken ankomst.

Inden ankomsten havde det personale der skulle hjemsendes, nemlig de gamle "oldbasser" aftalt med officerer og befalingsmænd, at de skulle låne uniformer af dem, og så skulle oldbasserne modtage det nye personel ved skibet i disse uniformer.

Skibet ankom som regel om natten og aftalen var, at de nye kauler først skulle i land om morgenen. Når tiden var inde, stillede de gamle basser iført officers- og befalingsmandsuniformer, gik ombord på skibet og kommanderede det ny mandskab ned på kajen til mønstring med alt deres udstyr, derefter blev der holdt mandtal og udrustningen skulle gøres op - med til dette var der en ansvarshavende officer eller befalingsmand, men derefter blev mandskabet overgivet til de gamle oldbasser, der nu tog sig af dem.

Alle på stationen var naturligvis opsat på hvad der nu skulle ske - og det var ting og sager. Alle de nye (kaulerne) skulle naturligvis op på banjerne for at aflevere deres udrustning og derefter skifte til arbejdstøj og så stille på appelplassen til mønstring. Derefter tog de gamle basser sig af dem og delte dem op i grupper til forskellige opgaver der skulle udføres.

Efter de gamle bassers opfattelse, forstås.

Der var mange opgaver, der skulle udføres, f.eks. skulle der hentes en flaske ilt ude på autoværkstedet, som skulle bringes til hospitalet til en patient, der var meget syg. Mange brønddæksler skulle fejes og rengøres, kabyssen skulle gøres ren og skures, messerne skulle ligeledes gøres rene, der skulle rives og fejes overalt, sågar græsset skulle slås (vi har aldrig haft græs deroppe).

Efter en lang dag med mange strabadser og megen morskab for os, der ikke skulle deltage, blev der kaldt til samling og en ansvarlig officer stod frem og fortalte sagens rette sammenhæng, dette udløste naturligvis megen morskab hos os, der kendte sagens rette sammenhæng, men ikke hos de nye rekrutter der lige var ankommet, de havde nu en indædt vrede til dem, der havde deltaget og som udmærket godt vidste hvad der foregik, men de morede sig, for de skulle med det samme skib hjem, som de andre var kommet med, de nye affandt sig med situationen, men svor en frygtelig hævn.

Men sådan kunne livet også være på "Grønnedal", og alle de ny gik altid under navnet "kaulerne" indtil et nyt hold ankom.

Ivigtut.

Jeg har tidligere omtalt min fodtur til Ivigtut, men jeg skal her forsøge at give en skildring af min opfattelse af Ivigtut. De fleste mennesker har sikkert hørt om Kryolitbruddet i Grønland. Dette brud findes i Arsukfjorden nær Grønnedal. Jeg havde på turen op til Grønland kontakt med nogle personer, der skulle til Ivigtut, nogle af dem havde været i Danmark på ferie, andre var som os nye, der aldrig havde været i Grønland før, men alle flinke og behagelige mennesker der søgte eventyret og udfordringen (nogle kendte det i forvejen).

De fleste var "pen- og blækhusarbejdere", jeg husker ikke deres navne, men en af dem var elektriker, han hed Jess, den anden kan jeg ikke huske hvad var, men han var en fin fyr og vi havde megen snak på turen til Grønland. Jeg husker, han havde købt en "wirerecorder" en "stålbandsoptager". Det var det store nummer, for nok var vi teknikere, men det med en bandoptager, var vi ikke rigtigt bekendt med.

Vi havde tid nok til at eksperimentere med maskinen, og det var selvfølgelig en oplevelse at høre sin egen stemme gentaget, og det kunne den blive ved med.

Vi nåede Grønland og fløj sammen til Arsukfjorden med Catalinaen. Vi holdt dog nogenlunde kontakten ved lige og sås af til, når der var båd til Ivigtut.

Jeg aftalte på et tidspunkt med elektrikerens at jeg skulle komme over at besøge ham.

Jeg tog den sædvanlige tur over fjeldet med Løjtnantens elv og det hele en lørdag eftermiddag med godt vejr.

Jeg mødte ham i den barak hvor ham boede og jeg blev godt modtaget, der boede flere af de personer, som jeg havde lært at kende på turen op til Grønland.

Men Jess havde planlagt at vi skulle se bruddet, hvilket jeg syntes var en god ide. Det, at få lov til at komme på besøg, var en ære i sig selv, men også at skulle komme rundt og se hele bruddet var noget særligt. Men det at kende historien bag Ivigtut er meget værd.

Jess kendte en stor del af historien, skønt han kun havde været der i kort tid. Jeg skal lige fortælle at arbejdstiden i Ivigtut ikke er den samme, som vi andre tror, men 12 timer om dagen i fem dage og seks timer om lørdagen, den halve lørdag og søndag var fri, med undtagelse af de personer der havde vagt, f.eks. på kraftstationen og andre vigtige poster. Vi skulle besigtige hele bruddet, og det kunne nok tage sin tid.

Vi startede med at gå ned i selve bruddet og da det var lørdag eftermiddag, var der ingen aktivitet, så det hele skulle foregå til fods. Da bruddet er et åbent brud og bunden ligger ca. 200 meter under havets overflade var det nødvendigt at have en tunnel fra overfladen ned til bunden. Der fandtes også en elevator, men da det var weekend, stod alt stille. Jeg skal her forsøge at forklare hvordan arbejdet med brydningen foregik.

Bruddet er ca. 300 meter i diameter og 80 meter dybt, kanten er ca. 25 meter fra Arsukfjorden, hvilket gør at der skal være en form for sikring ud imod fjorden hele tiden, for vand fra fjorden trænger altid gennem fjeldet og ind i bruddet. Der var installeret pumper, der altid sørgede for at vandet blev pumpet tilbage til fjorden. Minører, der skulle sørge for at der altid blev sprængt materiale ud af bruddet, hang i stålwirer ned ad siden i bruddet og borede huller, monterede sprængladninger, vurderede hvordan næste sprængning skulle foretages.

Når sprængningen var foretaget, skulle materialet transporteres op til overfladen. Dette foregik ved at alt materialet blev læsset i "Dumtorer" og derefter kørt via tunnelen op til overfladen og tippet af i en stor bunke. For at kunne køre op og ned havde man brudt en tunnel ned til bunden af bruddet således at Dumtorerne kunne køre direkte op og ned i bruddet. Materialet blev aflæsset ovenfor bruddet i en stor bunke, og når skib ankom, blev det lastet ombord. Selve lastningen af kryolit var meget speciel. Bruddet ligger meget tæt på Arsukfjorden (ca. 25 meter) og der er kun fjeldkanten ud til fjorden, hvilket gør, at skibe må ankre op ca. 50 meter fra land.

Da Ivigtut kendte alle problemerne havde man bygget en speciel lastekran der kunne tage kryolitten fra land og køre den ud over skibet og aflevere denne i lasten på

skibet. Som sagt havde Jess besluttet, at vi skulle besigtige bruddet og vi skulle naturligvis gå derned.

Det var en stor oplevelse at gå den lange vej ned igennem tunnelen hvor der drev vand ned fra loft og vægge, og ved udgangen til bruddet var der i den ene side dannet en stor istap "isklods" der fyldte ca. en fjerdedel af udgangen til bruddet. Vi kom ned i bruddet og jeg må sige, at det er en storslået oplevelse at stå i bunden af dette kæmpehul og se op ad siderne, det ligesom fortæller hvor lille du egentlig er. Om selve bruddet er skrevet en bog, og jeg skal ikke her komme nærmere ind på det historiske, selvom det også er en spændende historie, specielt når man har oplevet det. Vi gik op til overfladen og besøgte kraftstationen, der forsynede hele Ivigtut med strøm, den lå på kanten af bruddet og det var på daværende besluttet, at den skulle flyttes (et meget stort arbejde) pga. at der gik en åre af kryolit ind under den, og det kunne betale sig at flytte den. Ivigtut havde som alle andre en kirkegård som vi også besøgte, men vi kendte ikke de mennesker der var begravet der.

Derimod fandtes der en statue af en grønlandsk kvinde og den havde interesse af følgende grunde. For mange år siden var der en meget hård vinter i Arsukfjorden, så den var umulig at passere. I Ivigtut skete det, at en person blev alvorligt syg og dette krævede hurtig indsats fra en kyndig person. En sådan fandtes ikke i Ivigtut, men en grønlandsk kvinde påtog sig opgaven at gå den lange vej fra Ivigtut til Arsuk.

Denne tur er meget vanskelig, da man skal hele vejen ind omkring isblinken, omkring fuglefjeldet og fjorden til Arsuk. Hun nåede frem, og der kom hjælp til den syge person. Ivigtut er meget specielt med de mennesker, der arbejdede og levede der. Som fortalt var arbejdstiden meget lang, og der var ikke de store fornøjelser, men de tjente mange penge, og det forlød, at hver gang én havde rundet 100.000 kr. i banken, holdt han frokost for hele bruddet.

Jess og jeg havde en god weekend med lækker mad, som Ivigtut også var kendt for (hvad skulle man ellers forsøge tilværelsen med), og næste dag gik turen hjem til Grønland. Jeg har aldrig mødt Jess siden, men en oplevelse var det.

Narsarsuaq Airbase.

(NAB eller B. W.-1. Blue West One).

På et tidspunkt om foråret da Catalinaen var på besøg, kom der melding om at en grønlandsk kutter var meldt savnet under en storm. Denne melding bevirkede at CAT'en skulle på eftersøgning med det samme.

Finn og jeg blev spurgt om vi ville med på turen og det ville vi naturligvis gerne. Det skulle nu vise sig at turen i grunden ikke var så spændende endda. Flyvningen foregik i relativ lav højde ud og ind af de forskellige fjorde. Finn og jeg fik plads i blisterne, en kold sag at sidde der i flere timer og bare stirre ud på fjordene, mens flyet svingede fra

side til side. Efter nogle timer gik vi tilbage til Grønnedal bl.a. pga. at flyet skulle til eftersyn, inden fortsat flyvning. Besætningen søgte ellers om dispensation for at få lov til yderligere eftersøgning, men efter nogen diskussion blev det vedtaget at flyet skulle have sit eftersyn.

Eftersynet skulle foregå på Narsarsuaq air base og Finn og jeg var også heldige at komme med her, det var altid en afveksling i hverdagen.

Turen til NAB forløb ganske planmæssigt, forskellen var dog at her skulle vi lande på en rigtig landingsbane, men vores piloter klarede dette som en daglig rutine. Vi blev indkvarteret i en af mandskabsbarakkerne som var beregnet til formålet, den var udstyret med køleskab og vaskemaskine, ting som vi aldrig før havde stiftet bekendtskab med, man fortalte os, at disse maskiner var egentlig kasseret og smidt på "dumpen" men var blevet renoveret af danskere, som så havde fået dem anbragt i barakken, man tog et køleskab hvor kompressoren var defekt og fandt så et hvor kompressoren virkede og byttede lidt rundt på tingene, så man fik et der virkede. Sådan.

Vi skulle naturligvis deltage i eftersynet på cat'en hvilket vi også gjorde, det skulle vare et par dage. Jeg havde fået to specielle opgaver med fra vores førstemester.

Den ene var, at jeg skulle undersøge om der var noget på "dumpen", som vi kunne bruge, og der var meget, alt i biler, bulldozere, fly, inventar til beboelse, f.eks. køleskabe og komfurere. Vi kunne tage alt hvad der var kasseret, men alligevel brugbart. Jeg noterede mig, at der var mange ting og sager vi godt kunne bruge.

Den anden opgave var at jeg skulle besøge det danske hotel, fordi deres køleanlæg var ikke i orden.

Jeg besøgte hotellet, men der var ingen hjemme, ledelsen var taget hjem på ferie, jeg så på kompressor anlægget, der stod udenfor (men der kan man ingenting se) jeg konstaterede at alt stod stille og jeg ikke kunne gøre noget. Vores eftersyn på cat'en gik efter planen og vi var færdige som planlagt. Jeg var med til de sidste afprøvninger bl.a. med omdrejningerne på motorerne. De skulle afprøves for fulde omdrejninger og en tekniker skulle være i cockpittet og en oppe ved motorerne, jeg skulle være ved motorerne. Vi skulle være færdige og det var sent om aftenen (det var koldt omkring 0-punktet) vi var kun to mand, han sad i cockpittet og jeg oppe ved motorerne. Vi tog en motor ad gangen, og ham i cockpittet skulle køre motoren op på max omdrejninger på omdrejningstælleren og hvis gashåndtaget var i bund, skulle omdrejningerne passe ellers skulle vi justere på omdrejningerne.

Det er meget koldt at ligge på vingen og justere motorerne, men det skulle gøres og blev gjort.

Selve basen var en typisk amerikansk base der fungerede efter amerikanske principper, jeg skal ikke komme nærmere ind på dens opståen og mission, det er der andre der har gjort.

Bl.a. Poul E. Ancker der har befløjet Grønland til hudløshed med cat'en. P.E. Ancker blev senere chef for Esk. 721 hvorunder cat'en hørte. Da vi var færdige med eftersynet, skulle cat'en naturligvis prøveflyves, så vi startede en dag i godt vejr og fløj rundt i området omkring basen, vi fløj over Narsarsuaq med det store Kvanefjeld hvor der findes store forekomster af uran og andre værdifulde mineraler. Vi overfløj også den gamle Mærskbåd "SS Monterose", som ligger på et skær ind til Narsarsuaq med en last kryolit, det løb på skæret engang under krigen.

Vi returnerede til Narsarsuaq og skulle næste dag flyve tilbage til Grønnedal, men det blev dårligt vejr så vi fik to dages ekstra ophold på Narsarsuaq.

Vores generalsbesøg

I foråret 1956 blev det meddelt os at flyvevåbenets general skulle komme på besøg, General Tage Andersen.

Det var jo ikke så ofte, at der kom højtstående danske militærpersoner til Grønnedal, (vi havde jo Fritz).

Der skulle være stor ankomst med modtagelse på rampen og hele det store show. Vores stabschef, oberstløjtnant Westenholtz var desværre ikke til stede på stationen.

Der var kun mather og værnepligtige tilbage på stationen fra flyvevåbenet. Vores general ønskede at møde flyvevåbenets mandskab, der var udstationeret i Grønland. Stationschefen spurgte mig, (uvist hvorfor) om jeg kunne påtage mig opgaven som leder overfor vores general.

Det er ikke særligt almindeligt, at en med rang under en officer skal præsentere et mandskab overfor en general, men hvorfor ikke?

Jeg måtte forsøge at løse opgaven så godt som muligt.

Jeg måtte kontakte det personel, der gik i flyvevåbenets uniform og informere dem om, hvad det gik ud på.

Jeg fik dem gjort bekendt med at vores general ønskede at se os til parade den næste dag. Vi aftalte at vi skulle mødes nede bag ved admirals bolig og alle i stiveste puds dog måtte de, som nødvendigvis havde vagt blive på deres poster. Alt blev afklaret, og da vi fik det indrettet på den måde at vi fik marinens folk til at tage vores vagter, i den, formentlige korte periode det skulle vare, alle der gik i flyvevåbenets uniform blev samlet, med undtagelse af vores oberstløjtnant.

Dette vil sige, at den højeste rang indenfor flyvevåbenet var en math, og da chefen havde henvendt sig til mig, måtte det også være mig der skulle have kommandoen. Vi mødtes som aftalt bag ved admiralsboligen til parade kl. 13.00. alle i deres bedste tøj, (det var alligevel en ære at skulle møde en general, og så fra flyvevåbenet). Vi havde jo set mange generaler og admiraler i den tid vi havde været der. Vi mødtes og snakkede om tingene, om hvem der skulle stille op og hvordan, vi var dog kun syv, tre teknikere og fire meteorologer, men der var ingen tvivl, jeg skulle være fløjmand med to mather efter og derefter fire værnepligtige meteorologer, ialt syv mand.

Det var en dejlig dag med godt vejr, høj sol og forår i luften, vi skulle lige øve os i at rette op og træde af og den slags, ingen af os havde været på befalingsmandsskole, men kunne nok klare os. Vi følte os efterhånden godt forberedt og gik og småsludrede, da vi pludselig så vores general komme gående. Nerverne var lidt på højkant, ingen havde mødt en general før, jeg skulle optræde som kommandobefalingsmand, (hvor herre bevare os).

OK, jeg kaldte sammen på en række og rettede ind til højre, alt klappede, og jeg overleverede mandskabet til generalen. Han ønskede at tale med hver enkelt, og vi måtte træde frem en for en. Vi blev spurgt om hvordan vi befandt os og om vi havde noget at fremføre.

Det hele foregik i en meget afslappet atmosfære, men jeg måtte på alles vegne fremkomme med nogle ting, som vi forinden havde aftalt.

Vi havde bl.a. det problem at vi ikke kunne få vores uniformer skiftet ud, og vi ville også gerne vide, hvornår vi kunne forvente at komme hjem.

Vi fik ikke noget direkte svar, men generalen gjorde klart at vi nok skulle høre nærmere, han var iøvrigt godt tilfreds med flyvevåbenets indsats på Grønnedal, han afleverede atter kommandoen til mig, der lod mandskabet træde af med en oplevelse rigere.

Det med uniformerne var ikke bare noget sludder, vi havde kun de uniformsgenstande hos os som vi havde medbragt da vi kom herop, men lånte os frem ved marinen. Det var ikke noget almindeligt syn at se en flyversoldat i flyvevåbenets uniform og med marinens ”duffelcoat” over sig og søværnets obligatoriske skindhue. Som undertøj kunne vi fået udleveret søværnets standardtøj, med halvlange underbukser og termoundertrøjer, strømper og sko var også af søværnets standardudrustning, vi var nogle herlige fyre, men nok ikke særlige sexede, men det var der heller ikke særligt meget behov for.

Stationen havde sit eget vaskeri hvor vi kunne få alt vasket vi skulle bare aflevere det nede på vaskeriet og så hente det nogle dage senere, det med størrelsen, når man fik det tilbage, skulle man ikke tænke så meget over, vi måtte affinde os med den størrelse, vi nu fik.

Vores verden væk fra stationen, jul og nytår

Min evne til at kommunikere med omverdenen var ikke den bedste, jeg skrev meget sjældent til nogen, den ene dag gik efter den anden og som regel med nye oplevelser, og vi havde det jo egentlig godt, men mine forældre måtte jeg jo skrive til en gang imellem.

Jeg havde også nogle gode venner i Ålborg som jeg kommunikerede med, en god ven fra flyvevåbenet og hans kone, men det var mest hende der skrev til mig, sendte ugeblade og aviser op samt fortalte hvad der skete i Ålborg.

Det var altid rart at få en hilsen selvom den kunne være længe undervejs, en del af vores post gik over New York det var hurtigere og der kom jævnlige fly fra Amerika.

En stor overraskelse havde vi til jul. Vi fik at vide, at der ville blive sendt julehilsner over den lokale radio, men vi tænkte at det var nok de sædvanlige hilsner til søens folk samt Færøerne og Grønland, men da de endelig blev sendt, var det personlige hilsner og jeg fik en hilsen fra min far som han personligt havde indtalt, den gik rent ind. En af mine brødre havde fået optaget et bånd med hilsner fra forskellige familiemedlemmer og sendte det op til mig, det var meget hyggeligt.

At holde jul på Grønland er også noget underligt noget, du har ingen familie, du har ikke de venner du plejer at omgås og hvad så.

Alle de øverste syntes alligevel, at det lavere personel naturligvis skulle have en jul som i Danmark, men helt det samme blev det ikke. Vi havde trods alt en rimelig juleaften i mandskabsmessen.

Vi fik det, der nu var til stede i fryseren, flæskesteg, risalamande, og så fik vi en skvat vin til, cheferne var selvfølgelig tilstede, det skal de være, de skal være loyale overfor mandskabet.

Pateren holdt sin prædiken og chefen sagde et par bevingede ord og da det var ovre, var der nogle der sad og græd lidt, officerer og chefer var gået hjem for at holde jul. Vi går hjem til kvarteret, hvor vi på forunderlig vis har fået pyntet en smule, nogen har fået nisser hjemmefra, andre har været ude at plukke ”Krakkemut palmer” som så bliver pyntet med hvad vi nu har.

Vi havde fået sendt juletræer op, det vi havde fået, blev stillet op udenfor brandstationen og spændt fast, men efter en sydost var det væk.

Julen var ikke det meste hyggelige man kunne opleve, nogle græd andre var berusede, nogle gik lange ture, husk vi havde mange fridage, og koldt og mørkt var det.

Nytårsaften gik lidt bedre, der var også fællesspisning og her fik alle så hatten passede. Pateren og chefen holdt deres obligatoriske taler, men derefter gik det derudad. Vores admiral havde faet den gode ide at vi skulle fejre nytår på samme tid som i Danmark, og det ville sige klokken otte. Der skulle skydes nytår ind, og det blev der, hvad skulle ca. 150 mand så foretage sig efter klokken tyve, jeg spørger bare, det blevet orgie uden sidestykke, og i tyve graders frost.

Hjemrejse.

Efterhånden som vi kom hen på sommeren begyndte vi at spekulere på om ikke vi skulle udskiftes, vores general havde jo lovet at se på sagen.

En dag kom der meddelelse om at vi skulle med det næste skib der kom op med de nye kauler. Vi begyndte at skrive til dem derhjemme, at nu kunne de godt forberede vores hjemkomst.

Det der for mange var en glæde, blev for nogen vendt til skuffelse, da de modtog svar på deres breve, for nogle måtte se i øjnene, at de ikke mere havde en kæreste derhjemme, ventetiden havde været for lang, for dem blev det en trist rejse og de kunne såmænd godt have blevet der et år til. Jeg fik også det røde kort, men ville gerne hjem alligevel. Vi begyndte at forberede os på hjemturen, vi skulle overlevere vores daglige arbejde til vores efterfølgere.

Vores personlige ting skulle pakkes og være klar til forsendelse. En dag blev jeg kaldt op til førstemester der bad mig om, i min egenskab af daglig leder af hele autotjenesten at udpege en af de folk, jeg havde med at gøre og indstille vedkommende til fortjenstmedalje, der skulle overrækkes ved en parade inden hjemsendelsen. Det gjorde jeg, det var selvfølgelig en af mine bedste folk, jeg skal ikke komme ind på hvem det var. Dagen kom for paraden og alle var til stede og stationschefen talte først og skulle så overrække disse medaljer.

Stor var min overraskelse da jeg pludselig blev kaldt frem til overrækkelse, jeg blev tildelt en medalje for god og tro tjeneste, som en de få fra flyvevåbenet, der er blevet dekoreret af marinen, senere blev det mig fortalt, at der havde været så mange positive ting i mit daglige virke, der havde gjort mig fortjent til denne medalje, jeg forstår det stadig ikke, men en stor ære var det da.

Dronning Alexandrine igen

Endelig en dag fik vi meddelelse om at det gode skib "Dronning Alexandrine" ville ankomme med et hold nye kauler og vi skulle gøre klar til at rejse med dronningen, hjem til Danmark. Vi gik alle lidt rundt i glædesrus og begyndte at snakke om vores videre færd i det danske flyvevåben.

Finn og jeg skulle tilbage til Aalborg til Esk. 724. og Poul skulle tilbage til Karup til sin gamle eskadrille.

Dagen oprandt endelig og "dronningen" lagde til kaj om natten, den næste dag vidste vi, at der skulle være modtagelse af kauler, og det var sidste gang vi skulle opleve det, så det så vi frem til med særlig interesse.

Vi fik den oplevelse med, men den gik selvfølgelig som alle de andre.

Jeg skal lige fortælle at i Grønland fik vi vores penge udbetalt i Grønlands mønt (Grønland havde helt deres egen møntsort), men til hjemrejsen fik udleveret nogle få hundrede kroner i danske mønter, jeg tror tre hundrede,

alle de penge, vi iøvrigt havde, var i Grønlandsk mønt, der var dog nogle der havde dollars f.eks. os der havde været på de amerikanske baser.

Med "Dronningen" skulle der ca. 40 værnepligtige menige og korporaler, en oversergent og så os tre fra flyvevåbenet. Tænk sig, næsten 50 mand, der ikke havde været udenfor stationen i næsten et år, og vi vidste at vi skulle med "Dronningen", først til flere af de større byer på Grønland, derefter til Island og så i fast rutefart til Færøerne og Danmark.

Ombord på "Dronningen" var der mange der var på vej op til Grønland, og vi var selvfølgelig klar til at berette om vores oplevelser, det havde ikke altid været lige lyserødt, men nu vi skulle vi hjem. De skulle også have noget at glæde sig til, nemlig når de skulle hjem.

Vi kom ombord på "Dronningen" og afsejlede om aftenen i et pragtfuldt vejr, en helt blank fjor, solen der skinnede på "Kugnait", alle mand var på dæk i høj stemning for at opleve, at det formentlig var sidste gang vi så Grønnedal, det var ikke uden en vis vemod, vi havde dog levet der i over et år på godt og ondt. Det var en ejendommelig følelse der ikke kunne sammenlignes med vores ankomst, alle var stille, mange stod med deres fotoapparater for at få de sidste billeder med hjem.

På "Dronningen" var det nogenlunde den samme besætning som sejlede os op, så vi kendte de fleste.

Denne gang skulle vi tre flyvere dog ikke bo på første klasse men vi kom i en firemands kahyt, men helt uden luksus var vi ikke. Vi fik samme betjening som på første klasse og boede faktisk lige så godt.

Da vi gik fra Grønnedal, skulle vi videre op over, først til Godthåb dvs. vi skulle nordpå når vi kom ud i åbent farvand. Vi vidste også hvem der var skipper på skuden, og at han kendte disse farvande som sin egen bukselomme. Vi lagde fra kaj i Grønnedal stille og roligt og alle sagde "good-bye" Grønnedal, derefter gled vi forbi Ivigtut som også fik et trut med i hornet.

Vi skulle jo nordpå så skipperen havde besluttet at tage den nærmeste vej dvs. nord om Arsuk igennem Ikerasaarsuk-snævringen, den er den absolutte smalleste snævring i Arsukfjorden, men skipperen kendte jo vejen. Når man passerer igennem snævringen, er der ikke længere fra skibssiden og ind til fjeldet end du kan spytte, dvs. 10 til 15 meter ind til fjeldet, vi sejlede med meget nedsat fart, men det gjorde turen så meget flottere, alle trak vejret langsomt, vi var dog ellers nogle hårde nysere, der skulle hjem, dette fascinerede alle, kun at høre maskinens langsomme dunken og så glide stille igennem dette storslåede landskab af vilde forrevne fjelde og masser af liv, specielt fugle omkring sig, imponerende.

Vi hilste Grønnedal farvel.

Vores første anløb var Godthåb, det der i dag hedder NUUK, vi ankom om morgenen i rimeligt godt vejr og alle vi uniformerede glædede os, det var første gang i et år at vi skulle møde civilisationen og det gik ikke stille af. Som nævnt var der som øverste befalingsmand ”kun” en oversergent fra marinen med ombord, det er ikke meget og han holdt sig meget til os flyvere, men at holde styr på 40 marinesoldater, der ikke har set normal civilisation og kvinder i et år, det er en umulig opgave. Turen i Godthåb gik da også helt agurk. Alle skulle fra borde og op til ”byen”. Jeg kendte byen fra et tidligere besøg med dens få skumle værtshuse, hvor du kunne sidde og få et par pilsnere sammen med danske håndværkere og i nogle tilfælde deres grønlandske elskerinder, men disse kunne også blive kønne - jo flere pilsnere jo kønnere blev de, husk vi havde været uden kvinder i over et år, Mange marinere fandt naturligvis ind på disse steder, hvem gjorde ikke det, man er vel en mand. Efter at havde besøgt sådanne steder fandt nogen på, at man også kunne køre vejtromle, det var dog ikke alle i byen der syntes det var det rigtige for marinesoldater, så nogen tilkaldte politiet, (der var en politibetjent i Godthåb på daværende tidspunkt). Den stedlige politibetjent ankom og bad de lidt vilde marinere om ikke at røre ved ”Damptromlen”, Damptromle sagde de, ved du hvad en damptromle er (nogle af marinere var uddannet maskinmestre og havde god forstand på teknik), betjenten gloede mærkeligt på disse marinere, der mente at have god forstand på alting, han spurgte hvor de kom fra og ville gerne vide hvem der var deres øverste chef, de fortalte ham, at han kunne bare tage med for de skulle ”nemlig” hjem til Danmark, men de var ombord på ”Dronningen”.

Betjenten kom op på skibet og ville tale med skipperen, men denne kunne ikke tage sig af disse sager, han var kaptajn på skibet og kunne ikke tage sig af hvad der foregik i land. Problemerne udviklede sig, og der skete flere sælsomme ting i Godthåb. Til sidst blev det betjenten for meget og han telegraferede til Grønnedal og klagede sin nød, dette gik også til skipperen og videre til den stakkels oversergent, der var uforskyldt i hele balladen. Skipperen, der jo var øverste kommando på skibet, havde givet afsejlingstidspunkt, og det skulle holdes, hvad det også blev.

Vi sejlede videre nordpå til den næste by ”Sukkertoppen”, her gik det lidt anderledes, for der kunne skibet ikke komme til kaj, så der var ingen muligheder for at komme i land, det var bare at nyde udsigten fra skibet.

Næste station var ”Holsteinsborg”, der kunne vi komme i land, og her gentog sagen sig med de ”vilde” marinere, der ikke rigtigt kunne styre deres lyster.

Vi havde i mellemtiden erfaret, via oversergenten, at man i Godthåb havde klaget over de stakkels marineres opførsel til chefen på Marinestationen.

Han havde reageret ved at true med at hvis der blev mere ballade ville stabschefen dvs. oberstløjtnant Westenholtz, selv komme op til skibet og få orden på sagen.

Da der også indløb klager fra Holsteinsborg, meddelte man fra marinestationen til skibet at stabschefen ville ankomme til skibet, når vi nåede næste havn.

Næste havn var Egedesminde, der ligger omtrent oppe ved Diskoøen, og meget rigtigt, vi havde kun ligget der i nogle få timer, så kunne vi høre Catalinaen i luften. den kom ind og landede på fjorden.

Stabschefen kom ombord på ”Dronningen” hvor han havde et møde med skipperen og oversergenten, hvad der kom ud af det møde ved jeg ikke, vi fra flyvevåbenet mødte ham ikke, vi så kun at han gik fra borde igen og at Catalinaen lettede med kurs mod Grønnedal.

Vi forsøgte naturligvis at udfrigte oversergenten, men han fortalte at det havde bare været lidt hyggesnak og med formaning om at nu skulle disse marinere opføre sig ordentligt på resten af turen. Personligt tror jeg at hele skuespillet var sat i scene for at tilfredsstille øvrigheden i Godthåb, marinere ombord på ”Dronningen” var på det nærmeste ligeglade, for når vi gik fra Egedesminde, skulle vi gå direkte til Island og herfra gik skibet i sin faste rute via Færøerne til Danmark.

Turen ned langs den grønlandske vestkyst var utrolig flot, næsten ingen vind og ingen sø de fleste dage med høj sol, en ting der også var meget ejendommeligt var, når vi passerede den nordlige polarkreds (66 gr. nordlig bredde) lidt syd for Holsteinsborg, det var mærkeligt at solen skinnede hele døgnet, men et fantastisk flot syn, især når man opholder sig på havet.

Solen kommer ned i sin laveste position, vender og står op igen, du kan stå på agterdækket og se imod solen, se solstriberne i kølvandet efter skibet og bare høre motorens faste rytmiske dunken og lade tankerne løbe omkring den natur du nu forlader og måske aldrig mere skal opleve, en oplevelse for livet.

Vi oplevede det trods alt fire gange. Turen nedover var som sagt utrolig flot og med den skipper vi havde, blev det så oplevelsesrigt som det kunne blive, for det første var han en meget erfaren skipper i det område for det andet sejlede han efter en meget stram tidsplan.

Det gjorde at han sejlede tæt på kysten når vejret tillod det og det gjorde det på vejen nedover. Derfor sejlede vi rundt imellem små og store isbjerger, der med deres fantastiske former udgjorde et skue uden lige, nogle er så store som rådhusårnet og med de mest fantastiske udformninger og som regel kun i to farver, fra helt hvidt til helt mørkeblå, fantastisk. Vi sejlede ofte så tæt på dem at vi tænkte, nu er vi for nær, vi vidste jo at et isbjerg kan kæntré uden varsel og når det sker, er der så voldsomme kræfter i gang at det kan udløse en utrolig stor flodbølge.

På vores tur kom vi ind i en tågebanke og pludselig stoppede maskinen og vi for op på dækket for at se hvorfor. Skipperen var på broen og han tudede med sirenen, han begyndte at sejle langsomt frem og pludselig fik vi øje på nogle små robåde med en eller to mand i hver, det viste sig at vi sejlede ind imellem en flok spanske fiskere. Spaniolerne fiskede på den måde, at de sendte et moderskib op med en masse fiskere og robåde ombord, når de så nåede en god fiskeplads, satte de alle disse både i vandet med en eller to fiskere i hver, de måtte så klare sig selv og skulle fiske med line ligesom man ser lystfiskere her i Danmark. Når de havde fisket en vis mængde, blev de taget ombord på moderskibet og fisken blev så oparbejdet. Efter vores møde med disse fiskere fortsatte vores rejse mod Island, vi havde stadig godt vejr og alt var som det skulle være.

Vi hyggede os ombord og lærte besætningen at kende bl.a. kom jeg i snak med en af de yngre kahyttsjomfruer der var utrolig hjælpsom, jeg fik hende bl.a. til at presse min uniform. En dag hun stod og pressede mine bukser og jeg stod og talte med hende, kom skipperen ned og gav sig i snak med os, han spurgte hende bl.a. om hvilket skib det nu var hendes kæreste sejlede med, jeg forstod spørgsmålet ganske udmærket, og der blev heller ikke flere bukser ud af det "skind", måneskin.

Vi fortsatte vores rejse og ankom til Reykjavik på Island i godt vejr og alle var opsatte på, at nu skulle de møde "normale" mennesker, vi var lidt trætte af grønlandere. Mødet med Island var lidt overraskende, tænk Reykjavik var en stor moderne by med venstre kørsel- det skulle vi lige vænne os til. Der var mange forlystelser, rigtige mennesker, biler på gaderne, pølsevogne, barer, værtshuse og restauranter, hvor vi kunne komme ud og danse.

Da vi skulle i land, havde alle naturligvis deres bedste tøj på og kom fra havnen op til byen, til fods. Da vi kom op i byen mente vi at det var rimeligt at vi skulle have rigtigt mælk, tænk det havde vi ikke fået i et helt år, vi gik ind på et mejeriudsalg og bestilte hver en liter mælk og betalte i gode danske penge, men det blev også en oplevelse for det viste sig at være gedemælk, føj. Vi kom forbi en pølsebod og snakkede om at det kunne da være rart med en gang pølser, vi kikkede på priserne, en "hotdog" 18 kr. Det var ikke lige det, og så kom jeg i tanke om gedemælken, tænk hvis nu pølsen var lavet af fårekød. Vi turnerede rundt i byen og mødte mange sære personer, danskere der var bosat i Island, amerikanske soldater der opholdt sig på Keflavik "den amerikanske base i Island". Vi besøgte en masse værtshuse og restauranter bl.a. den også i Skandinavien kendte "Neuast" en af Reykjaviks berømte restauranter, ordet det betyder iøvrigt "bådehus" hvilket den bar præget af, den var indrettet som et sådant.

På det gode skib "Dronningen" havde vi naturligvis provianteret dvs. vi havde indkøbt diverse spiritus og cigaretter, dette havde vi liggende på lukafet da vi regnede med at få brug for det senere på turen, men, men. En eftermiddag kom der en islænding ombord, en vi havde mødt tidligere oppe i byen, han havde på en eller anden måde hørt at vi havde provianteret og ville gerne handle med os, han kom ned på vores lukaf og så den dejlige danske brændevin vi havde, vi skulle gøre en hurtig handel og han ville betale 100 kr. for en flaske brændevin, det var vi med på, indtil vi opdagede, at det var islandske penge han talte om. Vi måtte til at handle om igen, og det endte med 40 gode danske kroner, men en høj pris i vores øjne, (vi havde vist givet omkring 10 kr.). Vi havde nu penge på lommen, og skulle naturligvis have en taxa, når vi skulle op til byen, og vi fik fat i en sådan. Vi spurgte ikke om prisen, men til gengæld om han kunne fortælle, hvor vi kunne købe lidt stærke drikke, det var ikke noget problem, han havde noget i handskerummet på bilen, og det til rimelig pris, vi kunne købe en flaske god sprit, fremstillet i Danmark til det islandske marked. Vi sagde det var ok, og købte en flaske, men da vi havde fået den åbnet forklarede chaufføren, at det naturligvis var en betingelse, at vi kørte rundt i hans taxa indtil flasken var tom, vi fik set en stor del af Reykjavik med omegn, tror jeg nok. En ting vi glemte, var at Island ikke har noget militær, og derfor ikke kender så meget til uniformer, kun de amerikanske ude fra Keflavik, men vores flyveuniformer lignede disse en del, og de var ikke altid lige populære, man skal huske at Island havde på grund af deres fiskeri megen omgang med russerne. Men der var mange danskere og også islændinge, der havde god forståelse for Danmark, og vi kom i deres beskyttende hænder. Finn fik sig en speciel oplevelse, han var gået alene i byen og kommet ind i en skummel gade, og der var nogle fyre der godt lige ville hilse på ham, men da Finn altid reagerede hurtigt med det resultat, at pludselig lå den ene nede på gaden og den anden råbte på politi. Politiet ankom og tog Finn med, islandske politibetjente er temmelig store, så dem taler man pænt til, også Finn. Da han kunne oplyse hvilket skib han tilhørte og hvem han var, blev han kørt ned til skibet. Så fik han besked om at blive der mens det lå i Reykjavik, og det gjorde Finn så - vi skulle jo alligevel sejle næste dag. Vi afsejlede med kurs mod Thorshavn og turen gik fredeligt og vi kom til Thorshavn i god ro og orden. Vi skulle kun ligge der otte timer så det blev ikke til nogen landgang, jeg så kun Thorshavn fra skibet, men det var også nok for mig, jeg ville hjem til Danmark. I Thorshavn fik vi en del passagerer ombord, nye mennesker, nye ansigter, var der nu nogle unge mennesker der passede til os?

Vi afsejlede fra Thorshavn i flot vejr med høj sol og alle de fornemme havde arrangeret sig på soldækket i hver sin dæksstol (liggestol af bedste klasse), det gik alt sammen fint. Jeg havde snakket med en styrmand ombord og han sagde ”nu skal du bare se når vi kommer fri af øerne og ud på det åbne hav”.

Og hvad fik vi at se. Vi var kun lige kommet fri af øerne da vi løb ind i efterdønningerne af en gammel storm og skibet tog en gevaldig overhaling, med det resultat at alle de fine fruer med deres dæksstole gled ud til rælingen i en stor klump. Det satte liv i kludene, stolene blev hurtigt pakket sammen og alle fortrak til salonerne for ikke mere at vende tilbage til stolene, vi der havde hørt hvad der ville ske, fik os en god latter, men lod som ingenting.

Den videre tur til Danmark forløb uden den store dramatik, der var jo naturligvis en masse mennesker som vi lærte at kende og senere glemte.

Ankomsten til København var naturligvis en oplevelse i sig selv, der var mange mennesker på kajen, familie og venner, militærpoliti, der skulle tage imod de specielt udvalgte, for os tre flyvere var der ingen modtagelse.

Alle marinerne blev kaldt til mønstring og derefter kørt til Holmen og siden mødte vi ingen af dem igen. Vi tre tog til byen, nu vi var tilbage i Danmark.

Vi indlogerede os på soldaterhjemmet på Vartov og næste dag tog vi til Værløse for at ordne vores hjemkomst.

Det var den Grønlandstur.

Efter en sådan tur har man på mange områder ændret sit syn på mange ting, både med hensyn til andre mennesker og til sig selv. Det er som om det at få et ansvar får en lidt anden værdi, specielt hvis man har med andre mennesker at gøre. Det går pludselig op for en, at du måske uden selv at have gjort noget for det, pludselig står med en opgave som andre har lagt på dig, fordi de ikke altid selv er i stand til at overskue situationen.

En sådan oplevelse kan naturligvis også påvirke en psykisk netop, fordi du har lært at træffe nogle hurtige beslutninger helt på egen hånd og derefter også selv har stået til ansvar for handlingerne. Ens væsen ændrer sig også, mange bliver mere indesluttet og taler kun om det der er væsentligt. Men jeg tror man bliver god til at arbejde og være alene i lange perioder, dette har givet nogle af gutterne tilnavnet ”den tavse dansker”, måske ikke helt forkert.

Tak fordi I læste min historie.

Jeg forlod flyvevåbnet den 1. maj 1958 for at påbegynde mine studier. Jeg har skrevet historier fra nogle af mine rejser bl.a. Alaska, Vladivostok, Canada og Cuba m.fl. derudover har jeg skrevet julebrevskalender og fået dem udgivet.

Med venlig hilsen
Bent Krag

