

Tjeneste i Grønland og Grønnedal

Af Leif Rostgaard Sørensen

Ud af 41 års tjeneste i Søværnet havde jeg den glæde at tilbringe i alt 10 år i Grønland.

I det følgende beskrives mine erindringer om livet som kadet, som chef for orlogskutterne TEISTEN og SKARVEN, som "Kendt mand" i inspektionsskibet INGOLF, som officer ved "Flådestation Grønnedal/ FLS GDL" og ved "Grønlands Kommando/GLK" og som chef for inspektionsskibene VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN, alt vedrørende Grønland i årene mellem 1952 og 1977 - som jeg husker det. En omfattende beholdning af lysbilleder/slides og lidt noter støtter min hukommelse.

Indledning.

Jeg har altid interesseret mig meget for Grønland og havde tidligt mange bøger om Grønland. I Mellemskolen havde jeg en matematiklærer, *Peter Nielsen*, som havde været på Grønland. Når vi blev for tunge i matematik, berettede han om sine oplevelser med *Peter Freuchen* på Grønlands østkyst.

Her fik jeg inspiration til min allerede store interesse for Grønland. Jeg spekulerede gennem gymnasieårene jævnlige på, hvordan jeg kunne komme til Grønland. Den gang måtte man kun rejse til Grønland, hvis man havde ærinde. Én måde var at uddanne sig til skibsreder og så selv besejle Grønland. Jeg lavede et udkast til "mit første skib", et udkast som meget lignede det senere grønlandsskib "Hans Hedtoft".

I "2.g." havde jeg endnu ikke besluttet, hvad min studentertid skulle bruges til. Men så dumpede en annonce ind, hvori "Søværnet" opfordrede til, at man tilmeldte sig en uddannelse til "søofficer". Jeg besluttede mig uden megen tøven til at indsende en ansøgning. Den gang var man som student tvunget til at aftjene et år som værnepligtig officer. Ved selv at søge, sikrede jeg mig, at jeg kom til "Søværnet". Mine forældre blandede sig ikke i min beslutning. Forholdene omkring min far og min mor og senere min stedmor fik mig til tidligt at beslutte mig for, at sådan ville jeg ikke leve mit liv. Jeg satte mig for at tage den videre udvikling i min egen hånd og at sætte en ære i "at leve op til livets krav". Jeg efterlader mig det rygte, at man altid har kunnet stole på mig. Jeg har altid holdt, hvad jeg har lovet.

I juli - få dage efter "Translokationen" som student fra Sorø Akademi - mødte jeg på "Søværnets Officersskole" for der at gennemgå en optagelsesprøve fo-

restået af "Militær Psykologisk Tjeneste" under ledelse af kommandør *Heise* Jeg bestod. Allerede den 10. august 1951 mødte jeg ved "Beklædningsmagasinet" på Holmen, hvor 120 "Kadetaspirantlærlinge" fik udleveret køjesæk og diverse udrustning, hvorefter busser kørte os til "Søværnets Eksercerskole" i "Arresødal" i "Frederiksværk". Her blev vi opdelt i delinger og indkvarteret i 16. mands telte i "8. kompagni". Vor kompagnichef var grev *Flemming*,

Allerede på mit første togt som "kadetaspirant!" fik jeg mit ønske om at komme til Grønland opfyldt.

1952.

I forbindelse med Deres Majestæter Kong *Frederik IX* og Dronning *Ingrids* togt til Grønland i 1952 besøgte også "Flådestation Grønnedal/FLS GDL" og "Grønlands Kommando/GLK". Eskorte for Kongeskibet DANNEBROG var kadetskibet, fregatten HOLGER DANSKE, chef kommandørkaptajn *Seehusen*. Jeg var C-kadet. Vort første anløb i Grønland var "Færingehavn", Grønlands eneste oliehavn. Her skulle vi fylde olie ved "Polaroil" og i øvrigt afvente Dronning Ingrids ankomst med et CATALINA fly fra "Luftgruppe Vest". I ventetiden fik kadetterne lov til at holde "Blåt Øje", en lille fest på kadetbanjen med bedre mad og en øl til maden. Dette kom Majestæten for øre. Han anmeldte sin deltagelse. Jeg havde den ære, at mine to lejlighedsviser blev sunget i Majestætens nærværelse.

De følgende 3 uger besøgte vi hver dag 2-3 byer og bygder. Kadetterne brugte en god del af anløbene med at skaffe ferskvand til DANNEBROG. En lærredsslange med en stor tragt blev lagt op i en elv, hvorfra vandet løb ned i en "Flodhest", en stor lædersæk. Ferskvand er lettere end saltvand. Flodhesten kunne derfor netop holdes flydende, medens vor motorbåd trak den ud på siden af DAN-NEBROG. Her blev vandet så pumpet om bord.

Ud over at skaffe ferskvand til Kongeskibet fik kadetterne mange steder lov til en kort visit i de besøgte bygder. Det kunne ikke undgås, at vi så mødte majestæterne flere gange. Efter nogle dage blev det tilkendegivet, at vi kun behøvede at gøre front og aflægge honnør ved det første møde. Vi besøgte bl.a. bygden "Saqqaq" i den nordøstlige "Disko bugt". Det er her, man stedfæster de første eskimoer i Grønland. Den gang hed bygdebestyreren *Hannibal Fenger*, Han var berømt, fordi han drev et større gartneri med mistbænke og drivhuse. Overalt var der en overflod af blomster. Vi besøgte også "Flådestation Grønnedal" i Arsukfjorden i det sydlige Grønland. Danmark havde i 1951 overtaget Grønnedal fra amerikanerne. Siden 1943 havde de under betegnelsen "Blue West 7" opereret en marinebase der for at beskytte kryolitbruddet i Ivittuut, men også fordi Arsuk Fjorden bød på gode ankerpladser, hvor man kunne samle de store konvojer, inden de under eskorte passerede Atlanterhavet på

vej til det krigshærgede Europa. I 1951 blev den hidtidige "Marinekommando" flyttet fra "Godthaab /Nuuk" til Grønnedal som "Grønlands Kommando/ GLK" med kontreadmiral *Fritz Kjølser* som chef.

CH GLK kontreadmiral Fritz Kjølser.

STCH GLK oberstløjtnant nn.

CH FLS GDL orlogskaptajn Evards

Undervejs passerede vi "Polarcirklen". Både i kongeskibet og i kadetskibet blev der afholdt "Polardåb", et sagnomspundet ritual, hvor tidligere døbte optræder som Kong Neptun og hans følge. Noviserne underkastes forskellige "undersøgelser", smøres ind i sennep og ketchup. Kanonfotografen blæser mel ud over personen, som herefter kastes i et bassin med vand fyldt med klipfisk og isstykker. Hver enkelt døbes med et grønlandsk navn og modtager en "Dåbsattest". På dette togt var alle dåbsattesterne signeret af Majestæten personligt. Jeg fik jeg også mit "Polardiplom" og fik navnet "HISTIARAQ//det unge føl".

Vi besøgte også "Narsarsuaq", som under betegnelsen "Narsarsuaq Air Base/ Blue West One" endnu var en amerikansk flyvebase. En amerikansk base er altid anlagt efter et fast koncept, som går igen i alle baser. Ét indslag er "Base Exchange/ BX", et supermarked med et enormt udvalg af alle typer varer. Især i årene efter "2.den Verdenskrig" var udvalget af radio og foto grej fristende, når vi som danskere fik adgang til at handle i "BX' en". Specielt for "Narsarsuaq" var, at der inde i dalen bag basen lå et kæmpemæssigt militærhospital. Her blev bl.a. sårede fra "Korea krigen" i 1953 indlagt. Basen blev i 1958 nedlagt og alt udstyr afhændet. Året efter blev "Narsarsuaq" genåbnet, nu som dansk lufthavn.

Polarudstyret om bord bestod af 3-5 "Duffle Coat s" og 3-5 "Parka Coat s" udelukkende beregnet på vagtpersonalet. Søværnet udstyrede ikke personellet med personligt polarudstyr.

1954.

Kadettogtet i 1954 med fregatten NIELS EBBESEN med kommandørkaptajn *Wulff* som chef gik bl.a. til Grønland. Jeg var nu A-kadet og "Korpskadet". En mæslingeepidemi medførte, at havneanløb for det meste skete ved "Flådestation Grønnedal/FLS GDL".

CH GLK kontreadmiral Fritz Kjølser.

STCH GLK oberstløjtnant nn

CH FLS GDL orlogskaptajn nn

Under et af vore anløb af FLS GDL lå vi på siden af en fransk fregat

I 'AVANTURE, mage til

NIELS EBBESEN. Som "Korpskadet" blev jeg inviteret med til en middag hos CH GLK. Tidspunktet var berammet, således at gæsterne ved solnedgang blev "linet up" uden for CH GLK's røde bolig, som den gang lå ude bag flagbastionen, der hvor radiostationen senere blev opført. Ved solnedgang blev flaget "skudt ned" med et skud fra salutkanonerne neden for flagbastionen. Alle måtte stå ret, medens nationalmelodien lød fra højtalere ud over hele flådestationen.

Når chefen for NIELS EBBESEN havde middag med skibets officerer eller med udvalgte kadetter, bad han radioen spille hans yndlingsplade, "wish me luck" med *Vera Lynn*. En aften, hvor *Wilhelm Grentzmann* og jeg var vagtchefer og havde vagten på broen, måtte vi melde chefen, at der forude om styrbord lå et modgående fartøj. Chefen belærte de unge vagtchefer om, at måne og stjerner kunne reflektere i de store isfjelde. Midt på natten - vi var for længst gået af vagt - blev *Wilhelm* og jeg purret med ordre om at melde os hos chefen. Vi kunne ånde lettet op. Chefen gav os en undskyldning for belæringen på vagten. Vi havde - ganske rigtigt - meldt et modgående fartøj. Jeg medbragte ikke mit kongelige polardiplom, så jeg måtte gennemgå polardåben endnu en gang. Jeg har derfor 2 polardiplomer.

Under dette togt til Grønland stoppede vi på et tidspunkt på en af de kendte fiskebanker. Fregatten lå drivende, medens besætningen stod hele vejen rundt langs rælingen og fiskede. Så mange fiskeliner og kroge fandtes ikke om bord. Men en almindelig snor og et bøjet søm rakte. På få øjeblikke var fregattens træ-dæk agter dækket med torsk. Orlogspræsten blev afsløret i den lidet gejstlige opgave at slå torskene ihjel med en is-kølle. Fregattens intendant med øgenavnet "Pillekoks" så sit snit til at spare på kostpengene og serverede torsk til næsten alle måltider de følgende dage. Det førte til, at besætningen udsatte "strejkevagter", således at skibets officerer kun fik lov til at fiske netop så mange torsk, som de skulle bruge til en fest i officersmessen. Ved denne lejlighed fik jeg en længerevarende modvilje mod fisk. På banjen fik vi nemlig den overkogte torsk serveret i stålkanderne, hvorfra det blev hældt ud over kartoflerne med fisk, skind, ben og sovs i en vælling.

Mine første tjenester som søofficer var som næstkommanderende i ministrygeren STIGSNÆS og efterfølgende som næstkommanderende i ubådene STØREN, DELFINEN og TUMLEREN. Men så gik turen igen til Grønland.

1961.

Her fortsætter så mit Grønlandseventyr. Jeg skulle i foråret 1961 tiltræde tjeneste som chef for orlogskutteren TEISTEN, efter det foreliggende med station ved "Flådestation Grønnedal" i "Arsuk-Fjorden" tæt ved kryolitbruddet "Ivit-tuut".

Min første rejse til Grønland var i sig selv en oplevelse. Min hustru og jeg skulle med "ICELAND-AIR" via "Renfrew" i Skotland til "Reykjavik"! på Island og videre til "Narsarsuaq" i det sydlige Grønland. I "Renfrew" blev passagererne sendt ind i et meget lille venteværelse, medens flyet fik brændstof til den videre rejse. Hovedparten af de omkring 50 passager var håndværkere, som havde fået sommerjob i Grønland. De var alle i nussede kedeldragter med endnu én bylt under armen. Jeg var i Søværnets officersuniform. Håndværkerne ofrede mig mange hånlige bemærkninger, medens vi ventede. Ventetiden trak ud. Det viste sig, at vejret på Island var ugunstigt. Et ungt grønlandsk par havde deres étårige barn med. De blev helt glade for min kone og mig, fordi vi påtog os at lege lidt med barnet. Det viste sig nu, at vi skulle overnatte i Skotland. Der var ikke hotel på "Renfrew", men på den nærliggende "Prestwick" flyveplads, ca. en times kørsel med bus. MEN. De danske håndværkere havde ikke pas med. De skulle jo bare til en anden del af Danmark. Og englænderne insisterede derfor på, at vi skulle flyves til "Prestwick". Men vort fly havde nu for meget brændstof til at man kunne lande igen efter kun en halv times flyvning. Altså måtte noget af brændstoffet tappes af igen. En tankbil, som kunne suge, måtte derfor først fremskaffes fra "Prestwick". Ventetiden blev længere og længere, i første omgang uden at der blev tilbudt drikkevarer etc. Jeg kunne høre, at der var aktivitet i rummet ved siden af vor ventesal. Jeg fik kontakt til personalet, som omsider kom med en vogn med et udvalg af søde sager. Det lykkedes mig at besnakke ekspeditricen til at hente et par sodavand inde fra naborummet. Nu kom håndværkerne i en strid strøm hen til mig, først for at høre, hvor jeg havde fået sodavandene fra, og lidt efter igen for at høre, hvad en sodavand hedder på engelsk. Omsider kom vi af sted og blev fløjet til "Prestwick".

Omkring midnat blev vi indlogeret på et fint lufthavnshotel. Vor bagage blev i første omgang indleveret i en garderobe, hvorefter vi blev ført til hotellets restaurant. Her serverede tjenerne - ulastelig klædt i mørkt tøj og hvide hansker - trods det sene tidspunkt, en komplet engelsk dinner med tre retter. Vi kom til at dele bord med en islandsk dame. Hun havde købt sig til et ekstra værelse og hyret tjenerne til at vande et stort udvalg af friske tulipaner. Hun fortalte, at hvis hun kunne sælge bare halvdelen af tulipanerne i Island, ville hendes rejse til og fra København være betalt. Efterfølgende måtte jeg ved garderoben gentage numrene på dansk, efterhånden som håndværkerne fik deres bagage udleveret og værelsesnumrene tildelt. Næste morgen var det som "Rolf og hans kæmper". Håndværkerne vogtede nøje på min kone og mig og fulgte efter os, da vi over højtalerne blev bedt om at søge mod udgangen til flyet.

Mellemlandingen på den amerikanske base "Keflavik" ved Islands hovedstad "Reykjavik" forløb nu uden problemer og flyvningen fortsatte mod "Narsarsuaq" i det sydlige Grønland. Her var vejret så dårligt, at landingen blev aflyst og vi blev dirigeret videre til "Søndre Strømfjord / Kangerlussuaq". Den gang

(1961) var hotelkapaciteten der begrænset. De mandlige passagerer måtte deles om 16 mands telte, medens kvinder og børn måtte deles fire om ét værelse på hotellet. Min kone var blevet luftsyg, så jeg tog hende med hen i "mit" 16-mands telt. En flok håndværkere sad allerede ved et bord og slog i bordet efterhånden som deres kortspil udviklede sig. Men da jeg kom ind med min kone, kom de straks hen og spurgte, om de kunne fortsætte med kortene, hvis de dæmpede gemytterne lidt. Det fik de selvfølgelig lov til. Jeg kom senere til at kende flere af håndværkerne ude på kysten. Næste formiddag kunne vi så flyve til "Narsarsuaq", hvorfra "Luftgruppe Vest s" CATALINA amfibiefly tog os til "Arsukfjorden". Her landede vi på vandet, og en motorbåd færgede os ind til "Flådestation Grønnedal".

I juni 1961 ankom jeg altså som kaptajnløjtnant til "Flådestation Grønnedal" for at tiltræde tjeneste som chef for orlogskutteren TEISTEN. Lad mig her notere, at betegnelsen for kutterne den gang vekslede mellem "orlogskutter" og "inspektionskutter". Min hustru måtte bo i "Fodbadet", et af de mange tøndehuse, "Quonset Huts", som den gang prægede flådestationen, medens jeg var på overleveringstogt med min forgænger, kaptajnløjtnant *P.O.E. Rasmussen*. TEISTEN og orlogskutteren MALLEMUKKEN skulle herefter have station i "Godthaab/Nuuk", medens orlogskutteren MAAGEN med kaptajnløjtnant *Olesen* som chef fortsat skulle have station ved FLS GDL.

CH GLK kontreadmiral fnu Schmidt.

STCH GLK oberstløjtnant E. Rostrup, oberstløjtnant Holger Westenholz.

OS GLK orlogskaptajn Nick Stegmann.

OF GLK major nn.

CH FLS GDL orlogskaptajn fnu Wethje?

AC-STA FLS GDL orlogskaptajn Jørgen Mølgaard.

AC-MS FLS GDL nn.

AC-IT FLS GDL nn.

P.O.E. tog mig på en lærerig tur via "indenskærs" ruten til "Godthaab/Nuuk" og videre nordpå. Undervejs besøgte vi de små bygder, først "Narsalik", hvor en ældre dame havde lavet de perlebroderede tasker, som Dronning *Ingrid* fik under sit besøg. Senere besøgte vi "Kateketen" på "Kvanø". Konen blev først kaldt ind fra køkkenet, da vi udtrykkeligt bad om, også at hilse på hende. "Kateketen" lavede nogle meget flotte "Fedtstensfigurer". De stod i række på en hylde under loftet. Han afviste at sælge mig en figur, men da vi tog afsked, fik jeg en figur som gave. Alle hans figurer forestillede "læsere", grønlandere som sad og læste i en bog. Min figur sad på kanten af et askebæger. Man kunne næsten se på figurens øjne, hvilken linje han var nået til. I de forskellige bygder og byer besøgte vi bestyreren, lægen og politiet, alle myndigheder vi skulle samarbejde med i tilfælde af eftersøgninger og patientevakueringer. Vi besøgte

også "Frederikshaab/Paamiut", hvor vi opsøgte den lokale mester i at fremstille "Fedtstensfigurer", *Anthon Thorsen*. Jeg købte et par flotte figurer. Tilsvarende i bygden "Kangaamiut", hvor *Karl Petrussen* lavede fantasifigurer, "Tupilakker" i fedtsten. Igen købte jeg en meget særpræget figur, plus en fanger udskåret i hvalrostand.

P.O.E. havde et særligt forhold til "Ravn Storø", hvor orlogskutteren TERNEN i januar 1957 var forlist. Alle besætningsmedlemmer mistede livet. Vi ankrede nu i en vig på øens nordlige kyst. Herfra gik *P.O.E.* og jeg over fjeldet i en times tid for at nå frem til færingernes fangsthytter ved naturhavnen på øens sydside. Som gave fik vi en "Helleflynder", en kæmpe rombeformet meget kødfuld fisk på ca. 50 kg. Med hale og mund hæftet op på en solid bambusstok slæbte *P.O.E.* og jeg flynderen tværs over øen tilbage til vor ankerplads. Flynderen gav mad til kutterens 11 mand i flere dage. I Grønland er "Hellefisken" - en skrubbe i overstørrelse - vandet og bedst egnet til "røget hellefisk"!

Tilbage ved FLS GDL, var vort flyttegods ankommet. Efter kommandoskiftet kunne jeg med TEISTEN transportere min kone og vort flyttegods til "Godthaab/Nuuk". Her blev min hustru og jeg nu indkvarteret i "Kommandørboligen", som havde været bolig for chefen for "Grønlands Marinekommando", indtil GLK i 1951 blev oprettet i Grønnedal. Huset var nu delt i to lejligheder. Jeg boede i den nordlige halvdel ud til "Havnevejen", medens chefen for MALLE-MUKKEN, kaptajnløjtnant *Ole Als* og hans engelske kone *Ingrid*, boede i den anden lejlighed.

Under TEISTENS anløb af FLS GDL mødte jeg til briefinger i kommandoens kontorbygning, en lang grøn barak bygning på én af de terrasser som flådestationen var anlagt på. Jeg blev ofte inviteret til frokost i officersmessen. Jeg blev som regel placeret til venstre for CH FLS GDL for bordenden med AC-MS FLS GDL over for. Jeg blev ofte inviteret ud til de familier, som boede i de første huse ude på "Halv Tolv". Bl.a. til AC-STA FLS GDL orlogskaptajn *Jørgen Mølgaard*.

Hver sommer blev TEISTEN tilknyttet "Søopmålingen". Korvetten THETIS, med kommandørkaptajn *Worm Leonard* som chef, ledede arbejdet. Den gang var "LORAN systemet", det eneste navigationssystem til rådighed i Grønland. Dette system var langt fra nøjagtigt nok. Søopmålingen anvendte derfor sin egen "DECCA kæde" med en "Master" og to "Slaver". Ved hjælp af et landgangsfartøj, en "LCM" udlånt fra "Flådestation Grønnedal", flyttede TEISTEN hvert år de røde barakker, som blev anvendt som "DECCA-stationer", til nye placeringer. Vi fik selv opmålingsudstyr om bord. Sammen med 4 såkaldte "SKA-både" fra "Sø Kort Arkivet" deltog vi i opmålingen af forskellige farvandsafsnit.

Den gang var der kun få søkort over grønlandske farvande. Sejladsen i "Indenskærs ruterne" foregik efter store, sorte luftfoto, hvor ruten var tegnet ind med en hvid, punkteret line og båker og andre sømærker markeret. Hvert kort rakte til en times sejlads. Kutterne udvekslede erfaringer, hvis passage ved lavvande afslørede skær, som ikke kunne ses ved højevande, således at den markerede rute burde tilpasses. TEISTEN havde altså udstyr om bord og udførte selv opmålingsopgaver. Én opgave var i "Ameraliq Fjorden" lidt syd for "Godthaab/Nuuk". Med 4 "SKA-både" på linje med TEISTEN, kunne vi i et bredt bælte udføre opmålingen ved ét træk ind i fjorden og ét træk ud igen. I gamle dage ville man få sit navn anført på søkortene, når de blev udgivet. Det fik man ikke mere. Men jeg kan her prale med, at mindst 8 søkort beror på mine opmålinger med TEISTEN og senere med SKARVEN. Ved sæsonens afslutning i september 1961 inviterede "Søopmålingen" alle medvirkende, herunder myndighederne i "Godthaab", på "skovtur" om bord i THETIS og TEISTEN ind til bygden "Kapisigdlit" inde i bunden af "Godthaabs Fjorden". Undervejs passerede vi "Qorqut", den gang Grønlands eneste "straffeanstalt". Vi riggede TEISTEN til som "linje 8", med strækningsskilte på vejen ind og andre på vejen ud igen. Vi spændte en presenning ud over agterdækket som læ for vore mange skovtursgæster. Kirken i Kapisigdlit var særdeles smuk med et enkelt og stilfuldt interiør.

Når TEISTEN var hjemme i "Godthaab /Nuuk", lå vi altid på kort varsel, så vi hurtigt kunne rykke ud, f. eks. hvis en udebleven fisker skulle eftersøges. "Godthaab" havde den gang kun 3 taxaer. Den lokale radioforhandler, *Winsted*, havde for egen regning etableret radio i taxaerne. Når jeg modtog et alarmopkald over telefonen, ringede jeg til radioforhandleren, som så dirigerede de 3 taxaer til at samle min besætning. Chaufførerne vidste, hvor mine folk holdt til hos pigerne eller i byens – den hang eneste – værtshus,, "Kristinemut", - som i 2017 fortsat eksisterer som "Mutter". På den tid det tog mig at komme fra Kommandørboligen ned til TEISTEN, havde taxaerne også samlet besætningen, og maskinkonstablen varmet maskinen op. Vi kunne for det meste afsejle 20 minutter efter alarmeringen.

I TEISTEN måtte vi opbevare frisk proviant på et par hylder i agterlasten side om side med tovværk og andet udstyr. Vi havde ingen fryser, kun et dårligt isoleret køleskab i kabyssen. I sommerhalvåret var temperaturerne overvejende over 0, og friske varer kunne derfor ikke holde i længere tid. Vi foreslog "Grønnedal", at vi fik en almindelig "200 liter kummefryser" sat ned i agterlasten, hvor der nemt kunne gøres plads i stedet for den hylde, hvor den friske proviant lå. Et regnestykke viste, at en kummefryser kunne spare betydeligt på kostpengene. Vi fornyede vor ansøgning, denne gang direkte til Intendanturen på Holmen og tilføjede, at vi ved selv at købe en fryser på afbetaling kunne spare nok til at betale afdragene. En skønne dag meddelte forvalteren på pak-

huset i "Godthaab Havn", at der stod to kasser, en større og en mindre, i hans pakhus. Der var ingen papirer. Gemt under et aluminium skilt lirkede vi et sæt af "Søværnets udleveringssedler" frem. Sedlen var adresseret "Søværnet/ Godthaab", Det fremgik ikke, om forsendelsen var til "Søopmålingen", MALLE-MUKKEN eller TEISTEN. Kasserne viste sig at indeholde en kumme-fryser med tilhørende motor. Jeg meddelte "Intendanturen" hjemme på "Holmen", at kasserne nu var taget ombord i TEISTEN, som var på vej til sit årlige eftersyn ved værftet i "Holsteinsborg,/Sisimiut", og at vi imødeså en vejledning til kumme-fryserens placering. Ved ankomsten til "Holsteinsborg" meddelte vi "Intendanturen", at vi nu selv ville aftale fryserens installation med værftet. Fryseren passede fint med den påtænkte placering. Godt 14 dage efter at vi igen havde forladt værftet, modtog vi brev fra "Intendanturen", hvoraf fremgik, at fryseren VAR til TEISTEN, og med fotografier fra SKARVEN udvisende, hvordan man ønskede fryseren installeret. I et signal kunne jeg meddele "Intendanturen", at "de var heldige, sådan havde vi allerede installeret fryseren". Med kumme-fryseren om bord lettedes vores proviantering betydeligt. Vi kunne nu benytte anløbene af "Grønnedal" til at fylde fryseren fra Flådestationens lagre.

Skibsværftet i "Holsteinsborg/Sisimiut" var den gang det eneste værft på Grønland, der kunne tage et fartøj af TEISTEN's størrelse på beddingen. Under opholdet tilbød værftets driftschef, *Wilhelm Jansen*, at min næstkommanderende og jeg kunne bo i hans gæsteværelse. Han boede i et større gult malet hus på en klippetop tæt ved værftet. Prisen var, at vi skulle stå for maden. *Jansen* havde sit eget bådebyggeri i Vejle.

Fiskerigrænsen var den gang 3 sømil. På fiskebankerne ud for "Holsteinsborg/Sisimiut" ankom hver sommer flere portugisiske firemastede skonnerter. Om bord var flere hundrede fiskere. Omkring 100 af disse fiskere blev spredt ud over fiskebanken i hver sin lille jolle, en "dorrier". Når morgentågen lettede, dukkede de mange "dorrier" frem med deres farvestrålende sejl. En tredjedel af skonnertens besætning sov under kummerlige forhold, medens den sidste tredjedel rensede de fisk de selv havde pilket, inden de blev afløst i jollerne. Moderskibene holdt sig naturligvis altid uden for fiskerigrænsen. Men fiskerne, som ikke rådede over navigationsmidler, kom jævnligt inden for fiskerigrænsen. I TEISTEN og SKARVEN opbragte vi ofte 2-3 "dorrier", tog dem om bord, gik på siden af moderskibet og meddelte kaptajnen, at vi ville bringe firskerne ind til politiet i "Holsteinsborg", og at han selv måtte løskøbe dem. Fiskerne selv var fanget i en fælde. De arbejdede af på en gæld, fordi rederiet inden afsejling fra Portugal havde ydet familierne et forskud, så de havde noget at leve for, medens mændene var på langfart.

En dag anløb den vesttyske trawler "JUPITER" "Godthaab/Nuuk", udsendt af Vesttyskland som støtte til tyske fiskere i området. *O/e Als* kom til mig for at

høre, hvordan jeg så på "det med Tyskere". Vi var – sammen med vore hustruer - inviteret om bord til et lettere traktement. Vi takkede JA og havde en hyggelig stund om bord i "JUPITER". Uden forlods at have drøftet det med mig, inviterede *Ole* vore værtsfolk til et "Nachspiel" oppe i "Kommandørboligen" - i vores lejlighed. *Connie* og jeg tog udfordringen og var i stand til at byde på drikkevarer og lidt snacks plus lidt god musik. *Ole* førte ordet, men gæsterne fandt hurtigt ud af, hvem der var de faktiske værter. De rettede herefter næsten al opmærksomhed mod os. De sørgede for alle at danse med *Connie* og *Ingrid*. Næste formiddag afleverede to af "JUPITER s" officerer personligt en stor kasse chokolade og en flaske "Weinbrand" til *Connie*.

1962.

CH GLK kontreadmiral Jørgen Münter, kontreadmiral Jørgen Münter

STCH GLK oberstløjtnant Holger Westenholz.

OS GLK orlogskaptajn Nick Stegmann, orlogskaptajn Knabe.

CH FLS GDL orlogskaptajn P. E. Wethje, orlogskaptajn P. Aasberg-Jacobsen.

AC-STA FLS GDL orlogskaptajn Jørgen Mølgaard, orlogskaptajn nn.

AC-MS FLS GDL orlogskaptajn Andreasen.

AC-IT FLS GDL nn.

Under et af TEISTENS besøg i "Frederikshaab/Paamiut" besøgte jeg – som sædvanligt - den danske politiassistent, *Thorkild Erbs*. Han nød stor respekt hos grønlænderne. Han havde næse for at mægle ved ægteskabelige konflikter. En grønlænder fik en dansk advokat på halsen med en inkassosag. *Erbs* fik næsten hele bagsiden i "Politiken", hvor han gjorde rede for det urimelige i sagen. Grønlænderen var af en ivrig sælger blevet lokket til at købe et fotografiapparat – uden brugsanvisning. Da han havde brugt den første film, tog han filmen ud af apparatet. Lyset ødelagde naturligvis den "ikke fremkaldte" film. Grønlænderen smed apparatet i havnen og nægtede at betale for et apparat, som altså ikke virkede. *Erbs* understregede det urimelige i, at smarte sælgere praktkede grønlænderne varer på, som de ikke forstod sig på at betjene.

Erbs havde det rygte på sig, at hvis han havde hansker på, var han ude i tjenstligt ærende. En søndag eftermiddag sad jeg hos *Erbs* og hans kone over en kop kaffe. Uden for vinduet lå en større slette mellem os og nogle grønlandske huse. I ét af husene var der fødselsdag og flagene sat. Men nu opstod der et slagsmål ude på sletten mellem gæster til fødselsdagen og en flok, som mente, at de også skulle have været inviterede med til fødselsdagen. I nogen tid betragtede vi slagsmålet. Så overtalte vi *Thorkild* – "når vi nu direkte kunne iagttage optøjerne". *Thorkild* iførte sig sin politijakke og handsker og begav sig uden tøven midt ind blandt de kæmpende grønlændere. *Thorkild* var stor og kraftig, en "Panserbasse type". De første grønlændere fik en albue i maven og trimlede omkuld. Nogle af grønlænderne begyndte da at hjælpe *Thorkild*.

Da slaget var slut, vendte *Thorkild* hjem med tre grønlandere "under armene". I en bygning bag huset lå detentionen med tre celler. Og her førte *Thorkilds* kone ordet. Det var det værste, grønlanderne vidste. Hun hersede med de indsatte og forlangte, at de gjorde rent efter sig.

I marts 1962 blev TEISTEN beordret til at transportere 14 hjemrejse-gaster fra Grønnedal til Narsarsuaq. Der var stormvarsel – "Syd Ost storm". Klokkeren 0500 kom stabschefen, oberstløjtnant *Westenholz*, personligt om bord i TEISTEN for at overtale mig til at gennemføre sejladsen trods stormvarslet. Vejret var på dette tidspunkt fair. Turen forløb indenskærs og fint, indtil vi vel inde i "Skovfjorden". Da vi sidst på eftermiddagen på vej ind i "Skovfjorden", passerede byen "Narssaq", meldte vi "alt vel" til "Flåderadio Grønnedal". Der var dårlige radioforhold. Derfor hørte vi IKKE, da Flåderadioen kort efter ville advare os om, at Syd-osten VAR kommet til "Narsarsuaq". Inden afgang fra Grønnedal havde stabschefen forsikret mig om, at der aldrig forekom iskosser inde i "Skovfjorden". Men det var der. Da vi passerede "Bræfjorden" lige syd for "Narsarsuaq", måtte vi holde "Skovfjordens" vestlige side for at passere store mængder drivis, som den tiltagende Sydøst blæste ud fra "Bræfjorden". De følgende timer fortsatte vi sejladsen mod "Narsarsuaq". Det var blevet mørkt, og vinden tiltog til **130 knob !!!** TEISTEN havde ikke stor maskinkraft. Med vinden imod og høje bølger avancerede vi kun langsomt. Så længe vores gamle "DECCA radar" virkede, kunne vi nogenlunde orientere os. Men is og høje bølger, gjorde radarbilledet upålideligt på grund af "clutter". Den gang var der ikke lys på kajen i "Narsarsuaq". Over radioen fik vi overtalte chefen for "Luftgruppe Vest", oberstløjtnant *Poul Anker*/"POL" om at køre flyvepladsens største og tungeste brandbil ned på kajen, så vi kunne sigte mod bilens lygter. Det hårde vejr pressede "TEISTEN" nærmere og nærmere til "Skovfjordens" vestlige side. På et tidspunkt kunne vi med det blotte øje i det tætte mørke se bølgerne brydes over et skær ud for et næs. Vi kom stort set ikke fremover. Med 25 personer om bord, var det uansvarligt at fortsætte. Vi vendte stormen ryggen og begyndte at sejle ud ad fjorden igen. Vi måtte holde styrefart, presset af den hårde medvind, for at kunne sejle slalom mellem iskosserne, som nu fyldte hele "Skovfjordens" bredde. Vi kunne ikke udgå at tørne mod en skosse nu og da. Kutterens is-forstærkning forhindrede lækager. Ud på natten kunne vi ankre i bugten ved "Narssaq". Maskinisten betroede mig nu, at han, medens stormen rasede og med maskinen kørende, havde skiftet et olierør, som var sprunget læk. Han havde fornemmet, at et maskinstop kunne blive fatalt. Da det blev lyst, lykkedes det os at forcere drivisen og nå frem til kajen i "Narsarsuaq." Vi blev modtaget af chefen for "Luftgruppe Vest". Han berettede, at flyvepladsens vindmåler havde vist maksimum – **130 knob ++**. En olietank med 3 tons olie var blæst et godt stykke væk fra sit fundament. Stormen havde lagt sig, men ventedes at komme igen. Vi fik landsat de 14 hjemsendelsesgaster, som havde fået deres livs oplevelse. De skulle flyve til Danmark i et

C-54 fly, som havde bragt et hold nye gaster til Grønland. Dem fik vi bragt tilbage til Grønnedal uden dramatik.

I MAJ 1962 blev TEISTEN afløst af orlogskutteren SKARVEN. For første og eneste gang var alle datidens 4 orlogskuttere i Grønland samlet i Grønnedal samtidigt. En omskiftning blandt kutter-cheferne gjorde mig til chef for SKARVEN og kaptajnløjtnant *Leif Rørvig* til chef for MALLEMUKKEN, hvis hidtidige chef, kaptajnløjtnant *Ole Als* sejlede TEISTEN tilbage til Danmark. Orlogskutteren MAAGEN havde station ved FLS GDL og havde fortsat kaptajnløjtnant *fnu Olesen* som chef. I forbindelse med kommandoskiftene var der til- og frameldinger hos CH GLK, ligesom alle 4 chefer blev inviterede til frokost i officersmessen.

Om sommeren blev SKARVEN tilknyttet "Søopmålingen". Igen blev opmålingen ledet af Korvetten THETIS, nu med kommandørkaptajn *Knud Kjærgaard* som chef..

Under opmåling i skærgården mellem "Holsteinsborg /Sisimiut" og "Søndre Strømfjord /Kanger-lussuaq" i juli 1962 stødte SKARVEN på et undersøisk skær. Ved lavvande stod kutteren næsten tørt og hældede meget mod styrbord. For en sikkerheds skyld gik hele besætningen i gummibådene. Da vandet atter steg, gik vi om bord igen og afventede højvande. Vi havde i ventetiden rekognosceret området for andre skær, således at vi kunne vælge den bedste vej ud mellem skærene. Kort før højvande lykkedes det at komme flot igen. Vi kunne afbestille hjælp fra et tililende inspektionsskib og sejle mod værftet i Holsteinsborg, hvor en undersøgelse viste skader på kølen. En MIL CAT bragte mig fra "Holsteinsborg/Sisimiut" til "FLS GDL" og senere tilbage igen. Jeg skulle til "Søforhør" ved GLK.

Jeg husker ikke, om det var med TEISTEN eller SKARVEN, vi i 1962 aflagde en slags "Flådebesøg" ved den amerikanske base i bunden af "Søndre Strømfjord/Sonderstrom Air Base/ SAB". Da amerikanerne under 2.den Verdenskrig anlagde SAB, fløj de en ingeniøraftdeling og alt fornødent entreprenørmateriel ind til basen. Fra isbræen i bunden af fjorden og ud til selve fjorden løber en bred elv. Langs elvens nordlige bred anlagde ingeniørtropperne nu Grønlands første to-spors motorvej vestpå de ca. 15 km ud til havneanlægget "Camp Lloyd". Ved lavvande var det meste af fjorden omkring havnens kaj tørlagt. Medens forsyningskibene måtte ankre ude på dybt vand, gjorde en gravet rende og et ligeledes gravet bassin omkring kajen det muligt at bugsere store pramme mellem skibene og kajen. Halvvejs mellem "Camp Lloyd" og basen slog vejen en stor bue inden om et større tankanlæg. Fra særlige bøjer ude i fjorden kunne tankskibene pumpe brændstof til fly og biler ind til tankene. Inde på baseområdet måtte vejen føres i en stor bue øst om enden af startbanen og over en bro til elvens sydlige side, hvor selve baseanlægget lå. Min næstkommanderende og jeg blev sat i land i "Camp Lloyd" med kutterens jolle. Her

blev vi hentet af den danske "Forbindelsesofficer, FO SAB". Vi spiste frokost i den amerikanske "Dinning Hall". Efterfølgende blev vi in-viteret med som gæster i amerikanernes officersmesse, hvor de netop den dag afviklede et særligt månedligt møde. En af officererne skulle holde et kort foredrag om dagens emne "Palmstry", om hvordan man tyder linjerne i håndfladen. Efterfølgende diskuterede man dagens højdepunkt. "Cuba-krisen" var på sit højeste. Debatten gik på, om USA skulle invadere Cuba. Meningerne var delte. I sagens natur måtte jeg – adspurgt – give et diplomatisk svar. Det var før den danske efterretningstjeneste kunne meddele, at russiske skibe, som var passeret ud gennem danske farvande med missiler om **bord**, nu var på vej tilbage til "Østersøen". På den tid havde en moskusokse forelsket sig i basens landingsbane. "Den danske forbindelsesofficer/FO SAB", oberstløjtnant *Hans Halken*, som havde dansk politimyndighed på "SAB", måtte ud og jage oxen væk. Da den efter flere forsøg igen og igen vendte tilbage til startbanen og stoppede al flyvning, så *Halken* sig nødsaget til at skyde oxen. Da en amerikansk "underholdningsgruppe" kort efter besøgte "SAB", foranledigede de en LP-plade skåret over melodien "Hang down your head, Tom Dooley", men med en tekst der omtalte

Hans Halkens bedrift. Det var først efter den tid, at et større antal moskusokser via ZOO i København blev flyttet fra Østgrønland til et område på "Søndre Strømfjords" sydlige bred noget vest for SAB.

I efteråret 1962 forulykkede en "EPA CAT", ét fly fra det canadiske "Eastern Provincial Airways", som den gang befløj Grønland, under landingen syd for "Godthaab/Nuuk". SKARVEN deltog sammen med "Fly-båden" og et fartøj med en dykker om bord i en redningsaktion. Kun 6 af de ombordværende 19 personer blev reddet ud i live, før flyet sank. Æn af de reddede var maskinchefen fra FLS GDL, orlogskaptajn *Andreasen*.

Jeg havde flere konfrontationer både med chefen og intendanten ved FLS GDL. I TEISTEN måtte jeg omgå flådestationen for at skaffe TEISTEN en kummefryser. Og forsyningstjenesten ved FLS GDL blev igen sure, da jeg klagede direkte til Søværnets Intendantur, fordi flådestationen til SKARVEN udleverede en palle med umage dele fra flere støvsugere. Så fik vi en fabriksny "Nilfisk" tilsendt direkte fra Holmen.

Under et af TEISTEN eller SKARVENS anløb af FLS GDL oplevede jeg, at brydningen af "Kryolit" i "Ivittuut" blev indstillet. Pumperne blev stoppet og vandet begyndte at fylde bruddets 100 meter dybe hul. "Grønnedal" og "Ivittuut" er de eneste "byer" i Grønland, som er forbundet og det med en 5 kilometer lang landevej. Gennem mange år lagde man affaldet fra rensningen af kryolitten ud, i en dæmning ind til affaldsdyngen nåede "Grønnedal".

1963.

CH GLK kontreadmiral Jørgen Münter.

STCH GLK oberstløjtnant Holger Westenholz.
CH FLS GDL orlogskaptajn P. Aasberg-Jacobsen.

I sommeren 1962 blev SKARVEN flagskib for "Søopmålingen" med 4 "SKA-både.". Opmålingen blev ledet af orlogskaptajn *Engelman* fra "Søkortarkivet". Opmålingerne foregik i forskellige dele af "Disko Bugten". Der blev lejlighed til at besøge udstedet "Saqqaq", hvor *Hannibal Fenger* fortsat var kendt for sit store gartneri med flere drivhuse og misbænke med et væld af blomster og grøntsager. SKARVEN fik også lejlighed til at besøge "Qullissat", kulminebyen på Disko øens nord kyst. Ca. 1800 mennesker boede i en moderne villaby med butik, kirke og skole. Minen var under afvikling. Den vanskelige udskibning, hvor tipvogne vippede kullene i pramme, som så blev bugseret ud på siden af de opankrede skibe, som så måtte grabbe kullene om bord, medførte, at dalende kulpriser gjorde minen urentabel. Kraftig isgang i "Vaigattet" og dybdeforholdene gjorde et egentligt havneanlæg umuligt. Over for på den nordlige kyst var der en naturhavn med den fornødne vanddybde og en tærskel, som hindrede isfjelde i at sejle ind. Her var der allerede lavet minegange til kul af en bedre kvalitet. Men markedspriserne gjorde det ikke rentabelt at flytte minebyen til naturhavnen. Minebyen er siden blevet nedlagt og beboerne flyttet til andre byer og bygder. Men i en genudsendelse på DRTV i januar 2018 af programmet "Peitersen og Nordvest passagen" besøgte man "Qullissat". Et antal grønlandske familier boede nu igen i den ellers forladte miniby.

SKARVEN kunne senere tilbringe en weekend i "Christianshaab,/Quasigianngut". Inspektionskutterne havde altid 2 grønlændere i besætningen. Den ene af "mine" grønlændere var fra "Christianshaab". Han fik lov til at ro i land i vores lille jolle, en såkaldt "Moses". Han drog af i snavset tøj med en bylt under armen. Lidt senere kom han tilbage, nu rengjort og ula-steligt klædt i "Paradeuniform" og med sine forældre om bord i jollen. "Måtte han vise "sit" skib frem til forældrene". Om eftermiddagen underholdt vi den lokale befolkning med en fodboldkamp. Den daværende "Handelschef", *Linnemann*, mødte jeg mange år senere i Ældrerådet i "Karlebo Kommune".

En dag besøgte vi bygden "Kangaatsiaq" syd for "Egedesminde/Aasiaat". Her havde bestyreren hørt om et dansk flådebesøg i "Leningrad" i Rusland og sat sig for, at han også ville have et flådebesøg. Og her var vi så, SKARVEN og to "SKA-både". Bygdebestyreren og "bygdens ældste" kom om bord i SKARVEN og bød os på grønlandsk velkomne til "Kangaatsiaq". Iført paradetøj klatrede vi - opmålingschefen, førerne af SKA-bådene, min næstkommanderende og jeg - til aftalt tid op ad vantet - det var lavvande - og sprang ind på den lille kaj. Her var hele bygdens befolkning nu kaldt sammen for at byde de fornemme gæster velkommen. Herefter fulgte en rundvisning til bygdens skole og den nye butik med store udstillingsvinduer. Befolkningen trykkede næserne flade for at se

"de fine gæster" nyde en "smagsprøve", en øl. Bygden havde endnu en af de gamle jordhytter. Den blev nu benyttet som depot. Vi sluttede besøget med en sjus hos bygdebestyreren, som desværre kun havde ølglas at servere snapsen i.

I sommeren 1963 fejrede "Egedesminde,/Aasiaat" 200 året for *Niels Egedes* oprettelse af en "Missionsstation" der. Den daværende Sundhedsminister, *Es-ther Ammundsen*, skulle afsløre en mindebuste. Det blev besluttet, at besætningerne fra MALLEMUKKEN og SKARVEN skulle stille med en parade. Efter højtideligheden inviterede chefen for MALLEMUKKEN mig på en drink om bord i MALLEMUKKEN. Efter lidt almindelig snak, spurgte jeg ham, hvorfor han havde set sig gal på mig. Han svarede uden tøven, at han tydeligt huskede den tale, jeg - i Majestætens nærværelse - havde holdt ved det "Blå Øje" i kadetskibet i 1952. Hårdt presset måtte han indrømme, at talen blev holdt af en anden, - men "så havde jeg sikkert skrevet talen".

I juli 1963 afløste kaptajnløjtnant *Leif Kirk* mig som chef for SKARVEN. Lad mig her indskyde, at SKARVEN senere blev overført til Færøerne, hvor den under dramatiske omstændigheder grundstødte og sank. TEISTEN kom senere i privat eje i Danmark. De to trækuttere blev indledningsvis erstattet af den første stålkutter, AGDLEQ, Senere erstattede flere enheder af denne klasse - AGPA og TULLUGAQ - også de gamle stålkuttere MAAGEN OG MALLEMUKKEN.

Inspektionsskibet INGOLF.

Kort tid efter at jeg havde fratrådt tjenesten som chef for SKARVEN, blev jeg til kommanderet inspektionsskibet INGOLF. INGOLF var nummer 2 i den dengang nye "HVIDBJØRNEN klasse", men skulle som første enhed af klassen "prøvesejles" i grønlandske farvande. Chefen, kommandørkaptajn *Marckman*, var utilfreds. Han havde ikke tidligere været i Grønland, og i besætningen var det kun "Matrosregnskabsføreren" og en af maskinofficererne, som tidligere havde været der. Søværnskommandoen noterede, at det netop var derfor, at jeg blev til kommanderet som "Kendt mand". *Marckman* var igen utilfreds med at skulle tage imod råd fra en yngre kaptajnløjtnant. Under forlægningen til Grønland afholdt jeg dagligt "skole" for skibets officerer og befalingsmænd og gjorde rede for de grønlandske forhold. Chefen afviste mit forslag om sammen med navigationsofficeren at udarbejde en sejlplan. Jeg fik "et blik" fra chefen, da CH GLK, kontreadmiral *Jørgen Münter* som de første velkomstord spurgte "Nåh, kommandørkaptajn. Hvor har De så tænkt Dem at sejle hen". Det blev så skibets navigationsofficer og mig, som udarbejdede sejlplanen. Inden det kom så vidt, måtte jeg blande mig i GLK'S dispositioner. Det var første gang i længere tid, at Søværnet sendte et fabriksnyt større skib til Grønland. Altså måtte man naturligvis officielt præsentere INGOLF for myndighederne i "Godt-haab/Nuuk". Sådan blev det. Sejlplanen blev tilpasset, således at INGOLF til

aftalt tid afgav salut, "Danske Løsen", ud for "Den gamle Kolonihavn" i "Godthaab". Salutten blev besvaret med tilsvarende 3 skud fra salutkanonerne i "Kolonihavnen". Fortøjet ved den nye kaj i bugten bag "Godthaab/Nuuk" blev INGOLF herefter vist frem for de grønlandske myndigheder og for befolkningen i "Godthaab".

INGOLF's egnethed til sejlads i is blev afprøvet i "Prins Christians Sund", en fjord som løber inden om "Kap Farvel/Nunap Isua", Grønlands sydligste punkt. Her måtte vi forcere betydelige ismasser for at komme så langt østpå i fjorden, at vores helikopter kunne hente en telegrafist fra "Vejr- og Radiostation Prins Chr. Sund". Samtidigt reddede vi en grønlandsk fiskekutter ud af ismasserne og hjem til bygden "Aagpilatoq" i en sidefjord i den vestlige ende af "Prins Christians Sund". Tilbage i Danmark blev det bebrejdet *Markmann*, at isen havde fjernet stort set al maling i et to meter bredt bælte langs vandlinjen.

1963-68.

Efter min tid i inspektionskutterne havde jeg lagt billet ind på jobbet som "Operationsofficer/OS" ved "Grønlands Kommando/GLK". På et tidspunkt meddelte "Søværnskommandoen" mig, at når den daværende operationsofficer skulle afløses i sommeren 1969, ville jobbet blive mit. Ikke længe efter blev jeg anmodet om, i første omgang at påtage mig hvervet som "Afdelingschef for Stationsafdelingen,/AC-STA" ved "Flådestation Grønnedal" allerede fra sommeren 1968. Jeg nærede betænkeligheder ved procedurerne ved "Grønlands Kommando". I en dialog med "Søværnskommandoen" forlangte jeg det derfor klart markeret, at når den daværende "OS/GLK", orlogskaptajn *Daniel Brusendorff*, i 1969 skulle afløses, ville posten være min. Og sådant blev det.

1968

I sommeren 1968 skulle "Grønlands Kommando/GLK" også have ny chef. Den daværende chef for "Søartilleriet", kommandør *Frank Petersen*, ofrede en hel formiddag på at orientere mig om, hvilke planer han havde for "Grønlands Kommando", når han sidst på foråret skulle tiltræde tjenesten som "CH GLK". Jeg takkede uden tøven JA, da jeg blev tilbudt at deltage i en "VIP-flyvning" Grønland rundt i maj. Rejsen foregik med "Flyvevåbnets" "C-54 nr. 625", som havde en VIP-sektion, Selskabet bestod blandt andre af chefen for "Søværnets Operative Kommando, SOK", viceadmiral *Brink-Lund*, chefen for "Forsvarets Efterretningstjeneste", oberst *Fournais*, chefen for "Søværnets Intendantur", kommandør *Rasmussen*, chefen for "Søværnets Televæsen" kommandør *Henning Prause*, oberst *Helsøe* og koordinatoren for "Slædepatruljen SIRIUS", orlogskaptajn *J.O. Bay-Schmidt*. Jeg var den eneste om bord, som ikke havde tjenstlige opgaver på turen. Jeg kunne bruge tiden med at samle indtryk. I maj 1968 startede vi så mod Grønland. Første stop var den amerikanske base "Keflavik" nær "Reykjavik" på Island. Videre gik turen til "Mestersvig", hvor en lille flyveplads fortsat er opretholdt. Her fik vi lejlighed til at besøge resterne af den tidligere blymine og udskibningskajen. Vi så også en enkelt

moskusokse. I flyvepladsens "Weasel", en traktor på larvefødder og med en større kabine til passagerer, kørte flyvepladslederen os på den islagte "Kong Oskars Fjord"! ud til en fangsthytte. Her gik traktoren i stå. Sådant en lader sig ikke løbe i gang. Flyvepladslederen drog til fods i den knæhøje sne af sted tilbage til flyvepladsen for at hente hjælp. Oberst *Fournais* mente ikke, lederen skulle vandre alene. Det kunne oberst *Helsø* ikke have siddende på sig. Han gik med. Som den yngste på holdet gik jeg også med. Resten af selskabet slog sig ned i fangsthytten og varmede kakao af nødforsyningerne. I den høje sne gik det kun langsomt fremad. Vi kunne netop se bygningerne, da flyvepladsens anden traktor kom os i møde. Vi fortsatte til fods, medens traktoren kørte videre for at hjælpe selskabet ude i fangsthytten. Vi nåede alle samtidigt tilbage til flyvepladsen, en oplevelse rigere. Vi nåede også at få en halv times tur med et af "Slædepatruljen SIRIUS´ s" slædehold. Så gik turen videre nordpå langs Grønlands østkyst. Medens det øvrige selskab underholdt sig med kortspil i VIP-kabinen, kunne jeg sidde agterude ved et af køjerne og nyde det storslåede syn af stori og kystens barske fjeldformationer. Undervejs passerede vi i lav højde "Slædepatruljen SIRIUS´ s" depoter, hovedkvarteret i "Daneborg" og "Danmarkshavn". Alle steder udførte vi luftdrop til slædeholdene. Så nåede vi "Station Nord", som den gang endnu administreredes af "Statens Luftfartsvæsen". Her blev en landingsbane holdt åben året rundt som nødlandingsplads for "SAS´ s" flyvninger over "Nordpolen" og for amerikanske fly fra "Thule Air Base". Kort efter vort besøg blev "Station Nord" lukket, fordi "Statens Luftfartsvæsen" og "Forsvarsministeriet" ikke kunne blive enige om, hvem der fremover skulle afholde udgifterne. Men stationen kunne ikke undværes. Ikke længe efter genåbnede stationen, nu med ét "SIRIUS-hold" som personale. Fra "Station Nord" fortsatte vi rejsen nord om Grønland. Vi passerede "Kap Morris Jessup" og verdens nordligste land, "Kaffeklubøerne". I "Thule" blev VIP-gruppen modtaget med fuldt honnør. Vi fik en rundvisning, som også bragte os til "Ballistic Missile Early Warning System, BMEWS" radaranlægget. De kæmpestore antenner kunne spore alle fly og missiler, så snart de lettede. Hvis et missil blev opsendt fra Rusland, havde man kun 20 minutter til at beregne, hvor missilet ville slå ned – og til at evakuere området. I helikopter blev vi fløjet ud over det sted på fjorden, hvor et amerikansk bombefly først på året var styrtet ned med sin last af atom-armede bomber. Vi fortsatte nu sydover og passerede i lav højde byerne "Upernavik", "Ummaanaq" og "Holsteinsborg/Sisimiut", inden vi landede i "Søndre Strømfjord/ Sonderstrom Air Base". Her havde amerikanerne endnu 2 "C-130 HERKULES" fly og 2 "ALBATROS" amfibiefly. Med et "C-130" fly blev vi fløjet ind på indlandsisen, hvor vi besøgte radarstationen "DYE-2", én ud af flere i den såkaldte "Distant Early Warning/DEW-line", der strakte sig fra Canada over Grønland og Island til Skotland. Radarstationen stod på stylder, som kunne forlænges, efterhånden som de sank ned i isen. Det var en klods på størrelse med Rådhuset i "København",

bemandet med 24 mand, de fleste danskere. Den danske kok var meget populær. Hans gode mad var et af dagens højdepunkter. Fra "Søndre Strømfjord/ Kangerlussuaq" bragte et "CATALINA" amfibiefly selskabet til "Flådestation Grønnedal". Her blev vi belært om "Grønlands Kommandos" opgaver. Storis forhindrede en tilsigtet sejlads med orlogskutteren MAAGEN. I stedet bragte en "CATALINA" os videre til "Narsarsuaq", hvor "Luftgruppe Vest" holdt til, den gang med 2 "CATALINA-fly". Under opholdet her, fik vi lejlighed til at besøge "Erik den Rødes boplads/ Qassiarsuk", som ligger på den vestlige bred af "Skovfjorden" over for Narsarsuaq.

I juli 1968 rejste jeg så med hustru og 2 børn til "Flådestation Grønnedal/ FLS GDL" for at tiltræde tjeneste som chef for "Stationsafdelingen, AC-STA". Med min familie flyttede jeg ind i det røde hus nederst i den nu midterste række på 6 huse ude på "Halv Tolv",

CH GLK kontreadmiral Wesche, kontreadmiral Frank Petersen.

STCH GLK oberstløjtnant nn, oberstløjtnant Keld Prdersen, KP.

OS GLK orlogskaptajn Daniel Brusendorff..

OF GLK major Borgnæs.

CH FLS GDL orlogskaptajn Wethje, orlogskaptajn Leif Grøseth.

AC-STA FLS GDL. orlogskaptajn Jørn Matzen, orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen.

AC-MS FLS GDL orlogskaptajn John Christensen,

Siden min kuttertid var nu alle tøndehusene og andre bygninger fra amerikantertiden forsvundet. Kun varehusene nede ved kajen var fortsat to store "Tøndehuse". Der var bygget en ny kommandobygning med "Kantine" og lagerrum i underetagen. På denne terrasse lå også en ny bolig til CH GLK. Der var bygget nyt autoværksted en terrasse længere nede. I garageanlægget ved "kraftværket" blev 2 amerikanske "Leyland" brandbiler fortsat holdt i driftsklar stand. De store, tunge køretøjer kunne overvinde en del sne ved brande i vintertiden. Ude på "Halv Tolv" var en ny række huse opført.

Allerede i august 1968 skulle Deres Majestæter Kong *Frederik IX* og Dronning *Ingrid* aflægge besøg ved "Flådestation Grønnedal" om bord i Kongeskibet DANNEBROG.. CH GLK havde fået ny adjutant., en værnepligtig søløjtnant. Admiralen drog selv til søs med "sit" inspektionsskib for at søge kontakt til "Jagtkaptajnen" og chefen for inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, som eskorterede DANNEBROG. Adjudanten kom til mig og anmodede om min bistand til at udarbejde programmet for besøget. Jobbet som AC-STA medførte, at jeg var "Messeforstander" i officersmessen. Min officerskammerat, orlogskaptajn *Ebbe Thy-Petersen*, var adjutant hos Kongen og gav mig gode råd m.h.t., hvorledes Majestæten gerne så et sådant besøg tilrettelagt.

Vi havde ikke en fast "Skansevagt", så jeg gik i gang med at danne og træne en "Skansevagt". Admiralens tilbagekomst lod vente på sig. Så "mit" program blev det gældende. Admiralen nåede dog at kræve, at et par af vore "Frivillige grønlandske Værnepligtige" skulle indgå i "Skansevagten". Han måtte nødtvunget acceptere, at de ikke var så høje, som de gaster vi ellers havde udtaget. Da admiralen i programmet så, at jeg havde indsat en "Ordensmarskal" på kajen forlangte han, at marskallen også fik et "mandskab". Så han fik et par gaster tildelt.

Storis forårsagede, at Kongeskibet måtte undlade besøget i "Frederikshaab/Paamiut" og derfor ville ankomme til flådestationen et døgn tidligere end planlagt. Vi kunne klippe "mit program" midt over og gennemføre første del om formiddagen på ankomstdøgnet og resten dagen efter. Som AC-STA skulle jeg stille hele besætningen til parade nede på kajen. Men jeg var også "Artilleriofficer". Jeg stillede paraden, overlod kommandoen til intendanten og fór ud til salutkanonerne neden for "Flagbastionen". Så snart Kongeskibet rundede "Kamik-pynten" ude i "Arsuk Fjorden", afgav jeg de 21 skud og fór tilbage til kajen, hvor jeg igen overtog kommandoen over paraden, netop som Kongeskibet lagde til ved kajen. Majestæten inspicerede officererne for enden af kajen, passerede "Skansevagten" og inspicerede herefter besætningen opstillet foran inspektionskutterne langs kajens nordlige inderside. Majestæterne hilste herefter på de mange fremmødte både fra "Grønnedal" og "Ivittuut". Der var i højeste grad behov for den "Ordensmarskal", jeg havde stationeret i kajområdet for at styre publikum og de mange biler. Jeg så mig nødsaget til at melde CH GLK, at "Skansevagten" var skuffet over, at den – trods store forberedelser – IKKE var blevet inspiceret.

Da Majestæterne senere i programmet skulle afsløre en bronzeplade med besøgets data ude på "Flagbastionen", stod "Skansevagten" opmarcheret. Vidner overhørte, at CH GLK anmodede Majestæten om at inspicere Skansevagten og tilføjede "at den var skuffet over ikke at være blevet inspiceret nede på kajen". Som tidligere chef for "Søartilleriet" og dermed Søværnets ekspert i "Honnørreglementet" burde admiralen vide, at Majestæten - nede på kajen - skulle have været anmodet om en inspektion.

Majestæstens omvisning til flådestationens afdelinger forløb i øvrigt efter programmet. Der skulle også "være noget" for Dronningen. Da min hustru og jeg netop var flyttet ind, og vort hus på "Halv Tolv" var nymalet, blev vort hus udvalgt til et besøg. Majestæten overlod det til Dronningen at gå en runde med min hustru og nød i vor lille stue en kop kaffe med nybagt kage. Besøgets 5 minutter blev til 3 kvarter. Følget nød kaffen, og det behagede Kongen at underholde sig med mig. Han udtrykte glæde over nu også at have en at sige "Frederik" til. Da var Kronprinsen netop blevet døbt. Vi fik naturligvis Majestæternes autografer i vores gæstebog.

Beboerne i den nærmeste bygd, "Arsuk", var inviteret til at deltage i besøget inde i "Grønnedal". Men man havde ikke nået at fortælle, at besøget var frem-skyndet. På anden-dagen – den oprindeligt annoncerede dag - mødte grøn-lænderne nu i deres smukke nationaldragter. Heldigvis virkede "mit" program. Om formiddagen sendte vi Majestæterne på udflugt med inspektionskutteren MALLEMUKKEN ind til "Arsuk Isbræ". Da de kongelige ved frokosttid vendte tilbage til "Grønnedal" blev de modtaget af en større gruppe grønlandere, som alle fik et kongeligt håndtryk. CH GLK havde afvist mit forslag om at sætte en fodboldskamp på programmet. "Privat" havde jeg alligevel forberedt en fodboldskamp. Det viste sig nu at være en god ide. Hvordan skulle man ellers underholde de mange gæster hele eftermiddagen. Det behagede Majestæten at overvære kampen mellem udvalgte hold fra DANNEBROG og HVIDBJØRNEN henholdsvis fra "Flådestation Grønnedal". ude på fodboldbanen, det areal som senere kom til at rumme kommunekontor og skole.

Som messeforstander kunne jeg om aftenen byde Majestæterne velkomne i officersmessen og præsentere dem for bygdebestyreren, de øvrige grønlandere fra "Arsuk" og flådestationens officerer og befalingsmænd.

Storisen medførte, at Majestæterne de følgende dage med en helikopter fra "Grønlandsfly" blev transporteret først til "Julianehaab/Qerqortoq", dagen efter til "Nanortalik". Det blev min lod at ledsage Majestæterne fra kajen ud til fodboldbanen – den gang også "heliport" - og tilbage, når Majestæterne vendte tilbage. Undervejs fik jeg et lille referat af dagens oplevelser. I "Nanortalik" fik Majestæterne en "Konebåd". Da jeg noterede, at sådan en havde jeg også som "miniature", svarede Majestæten "Nej. En rigtig konebåd med alt udstyr". Så vidt jeg ved, indgår "konebåden" nu i samlingen på "Grønlands Nationalmuseum" i "Godthaab/Nuuk". På tredjedagen fløj Majestæterne til "Kulusuk". Det gjorde indtryk på mig, at Kongen – trods de mange indtryk – bad mig hilse min kone og takke for kaffen.

Lad mig her vende tilbage til noget, som jeg allerede har omtalt under min kuttertid., Hvert forår modtog "Flådestation Grønnedal" 10-12 unge grønlandere, som "Landshøvdingeembedet" havde udvalgt blandt et antal ansøgere. De gennemgik nu en slags "eksercerskole" som "Frivillige grønlandske værnepligtige". Om efteråret fik grønlanderne derefter et tilbud om at fortsætte som "frivillige konstabler". Orlogskutterne fik som regel hver to af de egnede grønlandere. Ved flådestationen havde vi bl.a. en grønlander, som nu var "konstabel". Han gjorde tjeneste som instruktør for de "frivillige grønlandere". I min tid som "AC-STA" var "*Masanguaq Quist*" fra bygden "Siorapaluk" i det nordligste Grønland i 1969 blandt de frivillige. I nogen tid forstod vi ikke, hvorfor han ikke reagerede på instruktørens anvisninger. Vi troede, at forklaringen lå i forskelle i de grønlandske dialekter. Omsider fandt vi med lægens hjælp ud

af, at *Masanguaq* var næsten totalt døv. Problemet var nu, at *Masanguaq* ville "tabe ansigt", hvis han bare blev sendt hjem til "Siorapaluk". Efter forhandlinger med "Landshøvdingen" udvirkedes det, at *Masanguaq* blev taget i "lære som maler" i "Godthaab".

Flådestationen havde den gang en særlig rampe, som satte "Luftgruppe Vest's" CATALINA amfibiefly i stand til at taxie på land til en større standplads. Amerikanerne havde den gang også amfibiefly af typen ALBATROS stationeret på flyvepladsen i "Søndre Strømfjord/ Sonder Strom Air Base". På deres træningsflyvninger besøgte de også FLS GDL og gik på rampen. "MIL CAT'en" fortsatte landingen direkte på rampen, og startede direkte fra rampen. Amerikanske sikkerhedsforskrifter førte til, at ALBATROS'en cirklede flere gange efter landingen, før de gik på rampen, og tilsvarende cirklede nogle gange ude på vandet inden starten. Amerikanerne blev naturligvis inviteret på frokost i officersmessen. Rygtet om den berømte "danske frokost" spredte sig. Amerikanerne stod i kø for at komme med på træningsflyvningerne til Grønnedal. Selv "Base Commander" inviterede sig selv med nu og da.

I min tid som AC-STA blev jeg jævnligt kaldt ind til CH GLK. "Når jeg nu skulle være "hans mand", kunne jeg lige så godt allerede nu blive sat ind i verserende sager".. Ved et af disse møder tog jeg mod til mig og spurgte admiralen. "Når jeg nu blev OS, og admiralen spurgte om min mening. Ville han så have min mening eller have sin egen igen". Admiralen sundede sig. "Til mig kan De sige, hvad De vil, blot det sker i "urbane" vendinger". Den ret skal admiralen have. Da jeg indtog jobbet som "OS", kunne jeg frit henvende mig. Jeg skulle naturligvis kunne svare for mig, når jeg forelagde en sag. Svaret kunne være, "så gør vi, som De foreslår" eller "af den og den grund må jeg træffe en anden beslutning" eller "af grunde, som jeg ikke ønsker at oplyse, må jeg træffe en anden beslutning", alle svar en chef er fuldt berettiget til at give.

1969.

CH GLK kontreadmiral Frank Petersen.

STCH GLK oberstløjtnant Keld Pedersen, "KP".

CH FLS GDL orlogskaptajn Leif Grøseth.

OS GLK orlogskaptajn Daniel Brusendorff, orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen.

OF GLK major fn Borgnæs, major Ove Sørensen/"Søren".

AC-STA FLS GDL orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen, orlogskaptajn Mørk.

AC-MS FLS GDL orlogskaptajn John Christensen, orlogskaptajn Sven Aage "Dykker" Jørgensen.

AC-IT FLS GDL orlogskaptajn fnu Niemann.

I foråret 1969 kunne jeg af en hjemrejsende officer købe en større klinkbygget træjolle. Jeg døbte den "Slap Af" og forsynede den med et overdækket fordæk og et åbent styrehus. Båden havde en kraftig påhængsmotor. Jeg anskaffede mig et kompas. Båden blev, som det fremgår af det følgende, flittigt brugt under vort ophold.

I 1968 tilbød "Søværnets Bygningstjeneste, SVB" flådestationen en grøn barak i strandkanten neden for autoværkstedet til brug som "turhytte", hvis man selv pillede barakken ned og flyttede den. Det lykkedes mig først i foråret 1969 at stable et arbejds hold af officerer sammen. I sidste øjeblik inden den nu givne tidsfrist kunne vi skille barakken i elementer og laste den om bord i flådestationens "Landgangsfartøj/LCM". Fra min kuttertid vidste jeg, hvordan barakens elementer kunne skilles ad, og hvordan hele barakken kunne være om bord i landgangsfartøjet på én gang. I ugerne forinden havde vi udset os en byggeplads i "Bjørnedal" i den nordøstlige del af "Arsuk Fjorden", hvor en banke med morænegrus gjorde det muligt at jævne et tilstrækkeligt stort areal. Vi indhentede en godkendelse fra Ivittuut Kommune til at bygge en hytte dér.

Der foreligger en nøje udfyldt dagbog – jeg har en kopi - over arbejdet med at flytte de nødvendige elementer fra flådestationen til byggepladsen. Næsten hver weekend var et arbejds hold ude på byggepladsen. Under primitive forhold – understøttet af de medfølgende hustruer og børns bistand med frokost og store mængder kaffe – lykkedes det at flytte alle materialer fra landingspladsen til byggepladsen, at etablere et solidt underlag, at opsætte bundrammen og at lægge det velisolerede gulv, inden vinteren satte en stopper for det videre arbejde. Fra landingsstedet op forbi byggepladsen snor en elv sig, næsten som en dansk å, med breddinger og rige fiskerimuligheder. Jeg byggede personligt tre broer – "Lange Bro, Knippels Bro og Holmens Bro" - over elven for at opnå en lige passage fra landingen til hytten. I vinterens løb ramte flere "sydost storme" området.

I bugten neden for "Flådestationen" lå to såkaldte "Krydserbøjer", to mægtige jernbøjer hver holdt på plads af tre svære ankerkæder med hvert sit anker i 100 meters dybde. Under "2.den Verdenskrig" fortøjede amerikanske krydsere her, medens konvojerne samledes på ankerpladserne i "Arsukfjorden" forud for sejladsen mod Europa. I den gamle, grønne kommandobygning hang der et stort foto af en amerikansk krydser på svaj i en af bøjerne. Medens jeg var "AC-STA", besøgte en amerikansk isbryder, WESTWIND, "Grønnedal". Den havde den fornødne kapacitet til at servicere bøjerne. De var meget tærede. På et senere tidspunkt måtte vi sænke første den ene, så også den anden bøjle.

Connie og børnene kunne jo ikke komme med på mine mange rejser. Hun måtte passe hus og børn. Vi knyttede naturligvis venskab med de øvrige fami-

lier. Den gang havde Grønland ikke fjernsyn, og vi kunne ikke høre den almindelige danske radio. Vi var tre familier – *Søren* og *Piper Sørensen*, *Sven Aage* og *Ellen Jørgensen* og os selv, som mødtes en gang om ugen og legede "Hvornår var det nu, det var", når båndet kom fra Danmark og blev afspillet af "Radio Grønnedal".. Efterfølgende spillede vi "Yatze". Vi mødtes på skift hos hinanden og spiste først sammen. *Connie* og børnene fulgte jo også med arbejdsholdene til "Bjørnebo".

Flådestationens maskinchef, orlogskaptajn *John Christensen*, huskede fra vores fælles tid i ubådene min optræden som "Julemand". Der var tradition for, at "Officersmessen" ved "Flådestation Grønnedal" 2. den juledag holdt en juletræsfest for de omkring 35 børn. Jeg påtog mig – igen – rollen som "Julemand". Jeg anskaffede mig den fornødne påklædning. Børnenes forældre blev tidligt i efteråret anmodet om at indbetale et vist beløb og anføre køn og alder på deres børn. "Magasin du Nord" havde den gang en særlig postordreafdeling. Lederen havde tidligere været ansat ved "SOK". Jeg fik en aftale i stand. For et aftalt gennemsnits beløb indkøbte hun legetøj egnet til det enkelte barn. Det hele blev organiseret således, at gaverne i tide kunne opsendes med et af inspektionsskibene, således at forsendelsen blev gratis. Jeg indforskrev også en passende mængde juleknaas, som jeg pakkede i det fornødne antal godteposer. 2. den juledag mødtes forældre og børn til julefrokost. Undervejs iførte jeg mig julemandskostumet. Forældre og børn begyndte at danse om juletræet. Så kom jeg ind med flere postsække med gaver. Jeg gik først med om træet et par gange. Så begyndte jeg at dele gaverne ud. Ved afslutningen fik børnene så godteposerne udleveret.

Der var også tradition for, at forældrene holdt Nytårs Aften med børnene kl. 2000, når klokken var midnat i Danmark. Derefter tjente nogle af de menige lidt lommepenge ved at være "Baby Sitter", medens jeg som "Messeforstander" havde forberedt den lokale Nytårs Aften i officersmessen med en flot middag efterfulgt af dans og fejring ved midnat afsluttende med natmad. På min personlige invitation deltog admiralen med *Connie* som borddame i middagen, men han trak sig altid tilbage til admiralsboligen efter middagen.

Den gang var de værnepligtige 16 måneder i Grønnedal. De skulle jo have en meningsfyldt fritid. De havde en "Mandskabsklub", hvor de kunne opholde sig og lejlighedsvis holde en fest. De havde en begrænset adgang til øl. "Grønnedal" havde også en orlogspræst, *Ronald Petersen*. Han var også "Velfærdsofficer" og stod for administrationen af "Radio Grønnedal" og for udgivelse af et lokalt blad, "DALPOSTEN". I de lange vintermåneder indkaldte han interesse-rede til at lave en revy. I vinteren 1968-1969 meldte jeg mig til at deltage. Det endte med, at min ide vandt gehør, og at jeg blev instruktør. Den fra "FUL-TON" senere så berømte *Mogens Frohn* havde tidligere gjort tjeneste ved "Flå-

destination Grønnedal" og startet en revytradition. Mit oplæg blev en revykommedie bygget over "Den gode Fregat PINAFORE", hvor vi anvendte melodierne, men forsynede dem med vore tekster. Det var en stor oplevelse at se, hvordan de 25 personer, som havde meldt sig, udviklede en holdånd. Nogle kunne lave tekster, nogle kunne male kulisser, andre ville optræde og andre måske levere musik. Jeg endte med selv at lave en del tekster til viser og sketches. Min ide var, at hvis revyen havde en rød tråd – en slags handling – ville de uerfarne skuespillere ikke gå i stå. Ved en kabaret med enkeltstående numre ville den enkelte stå alene uden et forløb at læne sig op ad. Jeg fremstillede et særligt rollehæfte. Den højre halvdel af hver side viste teksterne, medens den venstre halvdel foreskrev, hvordan visen skulle leveres. "Flådestationen" var særdeles hjælpsom med at reproducere vort rollehæfte. "DALPOSTEN" og "Radio Grønnedal" var gode til at annoncere revyen, da dagen i februar 1969 nærmede sig.

Vi havde rigget hele endevæggen rundt om den lille scene i gymnastiksalen til med et "linjeskib" med master og sejl. Skibssiden var forsynet med kanonporte, hver forsynet med en tom Nescafé dåse med et kanonslag. Selve scenen var "linjeskibets dæk". Den bagerste ræling gav lidt plads til, at man kunne "stige om bord" bagfra. Ved forestillingens start var fortæppet erstattet med en snor med "vasketøj". Kanonerne blev affyret, tøjet faldt, og forestillingen "Den gode Fregat Grønnedal" kunne begynde. Handlingen var et flådebesøg ved "FLS GDL" og veslede mellem hændelser om bord og gæster fra land. Generalprøven fandt sted en fredag med børn og de, som ikke kunne overvære hovedforestillingen om lørdagen. Det var tydeligt, at børnene ikke altid opfattede satiren i teksterne. Men det gjorde publikum om lørdagen. Da var der god stemning og fin applaus fra forestillingens begyndelse, hvilket opildnede de optrædende til at yde deres bedste. Blandt publikum var admiralen – på min personlige invitation. Men på et vist tidspunkt forlod admiralen salen. I tre uger talte han ikke til mig. Endelig tilkendegav han, at han havde opfattet mange af teksterne som møntet direkte på ham, og at jeg sikkert havde skrevet disse tekster. Sandheden er, at vi var mange om teksterne, og at vi på satirisk måde havde kommenteret begivenheder ved "GLK" og "Flådestationen" i det forløbne år. Æn sketch var dog møntet på admiralen, som lejlighedsvis inviterede til "mandemiddage". Stedets damer blev aldrig inviteret. Senere lykkedes det mig at overbevise admiralen, således at damerne nu også blev inviteret med til admiralens middage.

De følgende to år instruerede jeg så Nytårsrevyerne 1970, "Bjørnetjeneste", og 1971, "Folk og Røvere i Humlebølle By". Til revyen 1970 digtede jeg en lokal tekst til sangen "Blue Berry Hill", som var "Oldernes" kendingsmelodi ved hjemsendelsesfesterne. Teksten slog desværre ikke an.

Flådestation Grønnedal" havde opstillet regler for, hvordan man skulle forholde sig, hvis man begav sig ud i de omgivende fjelde. Man skulle være mindst to sammen og oplyse den tilsigtede rute og det forventede tidspunkt for hjemkomsten. I frokostpausen tog admiralen ofte en hurtig tur op omkring "Bratten", det høje fjeld bag "Flådestationen". Han overtalte længe en af de yngre befalingsmænd til at opfylde kravet om at være to på turen. Da de unge undslog sig, begyndte admiralen at gå alene. Jeg foreholdt admiralen kravet om mindst to på fjeldturene. Admiralen besvarede kravet med at anskaffe sig en knaldrød træningsdragt.

På et tidspunkt anløb en coaster "Grønnedal" lastet med de såkaldte "SF-sten". Stenene havde været stablet på paller holdt sammen med stålbånd, desværre i høje, smalle stabler. Flere af stablerne var kæntrede i søgangen på vejen til Grønland. Det viste sig, at kun få paller lod sig hejse op og landes på kajen. De fleste paller lå i uorden med sten, stålbånd og paller i vild uorden. Som i de gamle stenbrud måtte flådestationens personel nu kravle rundt og stable stenene på ny på ledige paller. Flådestationen jo ikke over paller i den fornødne mængde. Det kan ikke undre, at det tog langt længere tid end afsat, at tømme coasteren. På trillebøre blev stenene nu kørt frem til "havnebakken", efterhånden som personalet, der jo ikke var professionelle brolægere, fik stenene lagt på det forberedte underlag. Der var god grund til at fejre "havnebakkens" længe ventede brolægning.

I 1969 havde 4 af flådestationens officerer og befalingsmænd døtre, der skulle konfirmeres. De blev konfirmeret af flådestationens Orlogspræst, *Ronald Pedersen*. Som formand for "Officersmessen" påtog jeg mig at forestå en fælles fest i messen. I samråd med de fire fædre aftalte jeg menuen med "Flådestationens" chefkok og indforskrev bl.a. sovende påskeliljer og bøgegrene. Jeg husker ikke detaljerne, men det blev en vellykket begivenhed. Fædrene xxxx belønnede mig med en flot bog om Grønland med deres autografer.

"Officersmessen" afholdt jævnligt arrangementer for familierne, blandt andet en årlig forårsfest. Et år ombyggede vi messens rum til "Dyrehavsbakken" med boder, hvor man kunne købe mad og drikke, skyde dåser ned med bolde eller spille kasino. Fløjdøren fra entré til messe blev erstattet med de velkendte "Røde Porte". Et af inspektionsskibene bragte en forsyning af sovende bøgegrene og af den nye halvliter fadøl på dåse fra "Faxe". Bøgegrenene sprang ud som beregnet, og forvandlede "Officersmessen" til en forårsfrisk bøgeskov. Jeg husker ikke, om det var ved denne lejlighed, at HVIDBJØRNEN og "ALBATROS'en" fra "Sonderstrom Air Base/ SAB", besøgte "Grønnedal" og deltog i en fest. Men da festen var forbi, var en skibsklokke - med en inskription fra den første CH GLK, admiral *Kjølsen* - forsvundet fra sin plads på bardisken. Vi mistænkte både HVIDBJØRNEN og gæster fra "Ivittuut". Men vi efterlyste også

klokken hos amerikanerne. Den amerikanske base commander var særdeles danskvenlig. Næsten et år senere anmeldte han en "ALBATROS" visit og leverede klokken tilbage til "Officersmessen". Efter et større detektivarbejde havde han sporet klokken til en millionæryacht i Florida, hvor en millionær havde købt klokken og fjernet inskriptionen.

I sommeren 1969 overtog jeg så tjenesten som "Operationsofficer – Skibe/OS" ved "Grønlands Kommando/ GLK", En af mine opgaver var at udarbejde sejlplaner for de tre orlogskuttere AGDLEQ, MÅGEN og MALLEMUKKEN, som den gang var permanent underlagt GLK, og for de større inspektionsskibe af "HVIDBJØRNEN-klassen", når et eller to af disse skibe var på togt i grønlandske farvande. Sejlplanerne blev udarbejdet i samarbejde med skibenes chefer, som fremlagde forslag til, hvordan inspektionssjeldserne kunne gennemføres. CH GLK, meddelte mig, at jeg ikke skulle lade mig kyse, hvis cheferne for inspektionsskibene havde en højere rang end mig. Så skulle jeg bare sige, at "sådan ønsker admiralen sejlplanen udformet". Så kunne vi internt drøfte evt. ændringer i sejlplanen.

Det var også min opgave at formidle samarbejdet med de grønlandske myndigheder i forberedelserne til og udførelsen af eventuelle søredningsoperationer, hvor GLK havde opgaver, der minder meget om de, som påhvilede "Søværnets Operative Kommando/SOK" i Aarhus. En officer fra Flyvevåbnet gjorde tjeneste som "Operationsofficer Fly/OF". Hans opgave var at administrere de 2 CATALINA fly ved "Luftgruppe West" med station på flyvepladsen i "Narsarsuaq" og om sommeren et CATALINA fly i "Luftgruppe Øst" med station i "Mestersvig" på Grønlands østkyst. Hertil kom Flyvevåbnets C-54 fly, når de i forbindelse med personeludskiftning og forsyningsflyvninger opererede i luftrummet over Grønland.

Stabschefen ved GLK var altid en oberstløjtnant fra Flyvevåbnet. Formelt skulle OF og jeg henvende os til admiralen via stabschefen. I det daglige ønskede admiralen imidlertid, at jeg henvendte mig direkte. På et tidspunkt aflagde HKH Prinsesse *Benedikte* og prins *Richard* et besøg i Grønland. Stabschefen meddelte mig, at det var admiralen ordre, at jeg beordrede en af orlogskutterne til at forlægge ned i storisen i "Julianehaab/Qerqortoq bugten" som sikkerhed, hvis Prinsessens CATALINA fly måtte nødlande under indflyvning til "Narsarsuaq". Jeg tog stabschefen med mig og henvendte mig direkte til CH GLK og forklarede, at et CATALINA fly kun nødtvunget ville foretage en nødlanding "inde i isen". CH GLK ændrede nu sin instruks, således at kutteren skulle ligge i beredskab i åbent farvand uden for iskanten.

Admiralen godkendte ikke, at der var "særlige grønlandske forhold". Når cheferne for inspektionsskibene meldte sig til "CH GLK", lød instruks, at de ikke skulle forvente admiralens støtte, hvis de fik skader i isen. Efter et vist forarbejde lykkedes det mig at få admiralen til at skifte holdning. Min påstand var, at inspektionsskibene, når vejret var gunstigt, selv skulle opsøge isen og gøre sig fortrolige med at besejle isen, således at man i en redningssituation kunne

vove sig ind i is-fyldt farvand – også under ugunstige vejrforhold - uden at bringe eget skib og besætning i fare.

”Radio Grønnedal” blev drevet af frivillige, som blandt andet genudsendte bånd fra ”Danmarks Radio” og spillede musik. Ved juletid udsendtes et særligt program, hvor tilhørere fra ”Grønnedal” og ”Ivittuut” kunne ønske, at en eller anden ville præstere noget særligt mod, at udfordreren indbetalte et beløb til årets indsamling til fordel for grønlandske børn. Ét år skulle ”Grønnedal” danne et ”Bor-gerværn” og marchere de 5 km ad vejen til ”Ivittuut”, hvor Ivittuut’erne modtog os med en flot julefrokost i deres messe. Jeg fremkaldte ét år et væsentligt bidrag til indsamlingen ved at tage en udfordring op, gående ud på at fantasere over ”Jernbanekørsel i Grønland”. Ved hjælp af min båndoptager monteret med mikrofon, en grammofon og en støvsuger lavede jeg en lydmontage. Jeg rapporterede fra åbningen af en ny station i ”Grønnedal” på ”Grønlands landsdækkende Mono Rail”. Med fordrejet stemmeføring interviewede jeg passagerer og andre og forklarede, hvorledes den magnetdrevne ”Mono Rail” løb på en betonskinne på langs af Grønland inde på ”Indlandsisen”, hævet over isen på søjler, der kunne forhøjes efter behov. Fra længdebanen løb stikbaner ud gennem fjordene til byerne langs kysten. Støvsugerens brummen lagde lyd til, når toget kørte. Fra min kuttertid kendte jeg de grønlandske byer godt nok til at kunne beskrive ankomsten livagtig. I løbet af reportagen kunne jeg så fortælle om tipvognstog i en bygd på østkysten, om tipvognstog i ”Ivittuut”, om tipvognstog i kulminen i ”Qullisat” og om traktortogene fra ”Thule til Camp Century” inde i ”Indlandsisen”. Ikke mange ved, at her lå Danmarks ind til nu – 2018 - eneste ”Atomkraftværk”. Montagen blev særdeles vel modtaget. En den gang kendt radiomand, *Per Møller*, var knyttet til ”Grønlands Radio”. Han foranledigede min montage rettet til og udsendt over ”Grønlands Radio”.

1970

CH GLK kontreadmiral Frank Petersen.

STCH GLK oberstløjtnant Keld Pedersen/”KP”, oberstløjtnant Aksel Bøje.

CH FLS GDL orlogskaptajn Leif Grøseth

OS GLK orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen.

OF GLK major Ove Sørensen.

AC-STA FLS GDL orlogskaptajn Mørk..

AC-MS FLS GDL orlogskaptajn John Christensen, orlogskaptajn Svend Aage Jørgensen.

AC-IT FLS GDL orlogskaptajn Niemannn.

Da arbejdsholdene i foråret 1970 genoptog arbejdet med turhytten ”Bjørnebo”, forestod der en omfattende reorganisation af materialerne, som stormene i vinterens løb havde spredt langt omkring. Vi fik overtalt flådestationen til, at

en professionel håndværker fra "SVB" måtte hjælpe os med at rejse hyttens vægge og skillerum og siden lægge taget. I 1970 gav en afstemning i officersmessen hytten navnet "Bjørnebo", et navn som nu er indtegnet i de officielle kort over "Arsuk Fjord" – desværre markeret forkert, der hvor fenrikkernes hytte ligger. Eftersom jeg var den eneste, som kendte til placeringen af hyttens forskellige elementer, gik arbejdet lidt i stå, når jeg ikke kunne være med. I løbet af 1970 nåede vi dog så vidt, at selve hytten var rejst og taget sikret med "stormwirer". Takket være materialer, som "SVB" ikke længere måtte anvende, havde vi kunnet isolere hytten effektivt både i gulv, vægge og loft. "Flådestationens" maskinchef, orlogskaptajn *Svend Aage Jørgensen*, var behørigt autoriseret til at montere kobberrørene til hyttens "flaskegas anlæg", som omfattede gas til et komfur i kabyssen, gasvarme i alle rum og gasbelysning i alle rum. Et skab uden for køkkenvinduet rummede 3 store flaskegasbeholdere, to af dem forbundet med en automatisk omskifter, således at man kunne udskifte en tom flaske uden at afbryde gasforsyningen.

I sommeren 1970 fik jeg chancen for at deltage i en recognocerings-flyvning Grønland rundt. "Iscentralen" i "Narsarsuaq" havde chartret et norsk C-54 fly, "Moby Dick". Flyet var udstyret med særlige sensorer. I lav højde skulle man flyve langs kysten og måle isens tykkelse. Man satsede på derved at kunne bedømme omfanget af "Storis" den kommende vinter. Jeg kunne fra flyets køjer jævnligt se sæler og isbjørne. Som jeg husker det, mellemlandede vi i "Kulusuk", hvorfra jeg hjemførte et par typiske "Tupilager/Krivitoq" udskåret i hvalrostand. Vi mellemlandede også i "Mestersvig". Med i flyet fulgte greve *Eigil Knuth* og 3 unge hjælpere. De skulle tilbringe sommeren ved hytten "Brønlundhus" beliggende på en pynt i "Jørgen Brønlund Fjord", en sidefjord til "Independence Fjord" i det nordøstlige Grønland. Undervejs sad jeg sammen med *Knuth*. Jeg udtalte min forundring over, at han førte sin dagbog med blyant og i en notesbog med ringe papirkvalitet, al den tid noterne vel helst skulle overleve en tur i vandet. Vi landede ved "Station Nord", som nu var bemanded af "Slædepatruljen SIRIUS". "Moby Dick" blev tømt for alt unødigt inventar. Kun det fornødne brændstof, *Eigil Knuth* og hans følgesvende med udrustning – og så mig – var om bord, da vi startede for at lande igen på "Kap Harald Moltke" ca. 200 km vest for "Station Nord". Området er arktisk ørken med kviksand dækket af et tykt lag permafrost og fladt så langt øjet rækker. Under "2.den Verdenskrig" havde amerikanerne etableret en nødlandingsplads og markeret en foretrukken landingsbane. Afmærkningens bambuspinde med en strimmel skjorteærme i hver var der fortsat. I landingsbanens vestlige ende dannede et antal "flymåtter" en standplads. Flyene måtte højst blive der ca. en halv time. Ellers ville permafrosten under måtterne begynde at tø og flyet synke i. Tæt ved standpladsen lå en lille hytte. "Slædepatruljen SIRIUS" holdt til i en knaldrød campingvogn. Vort ophold på "Kap Harald Moltke" varede kun, den tid det tog at hjælpe *Eigil Knuth*, hans assistenter og deres udrustning ud af flyet. Vi fløj tilbage til "Station Nord" og fik alt vort grej om bord igen. Da indløb en radiomelding fra *Eigil Knuth*: Man havde glemt 2 papkasser med rugbrød til hele ekspeditionen. Vi overfløj *Knuth*, der nu med en snescooter og to pulke var på vej tværs over den tilfrosne "Jørgen Brønlunds Fjord!" på vej mod

"Brønlundhus". I lav højde droppede vi kasserne med brød, som selv fra lav højde blev mast til øllebrød. Under den videre flyvning nord om Grønland passerede vi "Kap Morris Jessup", og "Kaffeklub Øerne", verdens nordligste "land". Øerne ses kun som 3 særligt høje isskruninger. Inden vi landede på "Thule Air Base", fløj vi over et "C-130 HERCULES" fly, som tilsyneladende i god stand stod "parkeret" på en bræ på Grønlands nordkyst. Vi slog alarm til "Thule Air Base". Vi blev belært om, at flyet havde udført en kontrolleret nødlanding og havde stået på bræen i flere år. Flyets besætning var blevet reddet i god behold af en helikopter, men flyet havde man endnu ikke haft midler til at løfte ud igen.

Med mellemrum blev GLK inddraget i en NATO øvelse "Naval Command and Control of Shipping / NCCS", hvor man bl.a. øvede opgaven at etablere konvojer og deres eskorter på vej fra de grønlandske fjorde til et Europa på krigsfod. På en vis beredskabsgrad overgik GLK fra det danske kommandosystem og blev underlagt "C-in C Westlant" i Norfolk, og CH GLK indtrådte i sin rolle som "Island Commander Greenland". Kommunikationsforholdene omkring Grønland beroede den gang udelukkende på telefoni i nærområdet og i øvrigt på gammeldags radiotelegrafi. Når der var "Nordlys", gik telegrafien "i sort". Bruget af "Telex" var ikke mulig. Ved GLK kunne man ikke modtage de af C-in-C Westlant udsendte koder og derfor heller ikke læse de for konvojerne tidskritiske ordrer. Det var min opgave som OS sammen med OF at søge problemerne overvundet, og holde CH GLK op til dato på situationen. På en af mine vagter meddelte øvelsesledelsen i Danmark, at man nu planlagde at evakuere "SAS' s flåde af DC-8 fly" til flyvepladsen i "Mestersvig". Jeg måtte meddele, at disse store fly vel ville kunne lande i "Mestersvig", men at de næppe kunne starte derfra igen. GLK foreslog derfor, at man i stedet forlagde flyene til den amerikanske flyveplads "Sonderstrom Air Base/SAB" i "Søndre Strømfjord". Det viste sig, at der ikke forelå et amerikansk tilsagn om evt. at modtage og servicere de mange fly. Der var ikke plads på den danske del af flyvepladsen. Hvis flyene alligevel blev deployeret til SAB, måtte "Island Commander Greenland" selv påtage sig bevogtningen, en opgave som man jo ikke kunne pålægge den danske forbindelsesofficer, FO SAB og hans to hjælpere.

Den gang var den interne kommunikation i Grønland meget ringe. Der blev derfor forhandlet om eventuelt at flytte GLK til "Godthaab/Nuuk" for at lette samarbejdet med Landsrådet og Politimesteren. Jeg ledsagede CH GLK til et møde i "Godthaab" med deltagelse fra Landsrådet, Politiet og chefarkitekt *Vagn Laage* fra "Grønlands Tekniske Organisation/ GTO". Arkitekten hævdede, at der absolut ikke kunne anvises plads til GLK. Man kunne dog eventuelt få tagetagen i en fløj i et planlagt nyt bygningskompleks til "Landsraadets" kontorer. Politiet skulle have en fløj. GLK afviste tilbuddet. GLK ville næppe få den fornødne plads, og politiet ville forventeligt gøre krav på hele "deres" fløj. Og det gjorde politiet.

Den gang var en "Værnepligtig Tandlæge" tjenestegørende ved "FLS GDL" Han kommunikerede med flere kvindelige bekendtskaber i Danmark. På et tidspunkt sendte han bud efter en af dem., og brylluppet stod. Orlogspræsten, *Ronald Pedersen*, viede parret og jeg stod som messeforstander for en omfattende bryllupsfest i officersmessen med gæster både fra "Grønnedal" og "Ivittuut".

Med mellemrum inviterede Forsvarsministeriet nogle af de udenlandske "Militær Attacheer" på en rejse, der også førte til et besøg ved "GLK" i "Grønnedal". Det var min opgave som messeforstander at indkvartere de fornemme gæster i officersmessens gæstefløj. CH GLK briefede om "GLK", og det var min opgave at arrangere en større, formel middag i officersmessen. Admiralen trak sig tilbage efter middagen. Men det var jo meget for tidligt at sende gæsterne i seng allerede klokken 21. Vi havde derfor forberedt, at vore damer nu kom til stede, Der var herefter musik og dans med baren åben til de små timer. I et af besøgene deltog forsvarsattachéerne fra Rusland og Polen. Sidstnævnte blev konstant overvåget af førstnævnte. Kortvarigt lykkedes det os dog at få den polske attache på tomandshånd. Her gav han udtryk for en NATO-venlig holdning.

Den 9. oktober 1970 besøgte alle tre CATALINA fly fra "Luftgruppe West" og "Luftgruppe Øst" "Flådestation Grønnedal". Ét fly gik på rampen, de to andre fortøjede i bøjer udlagt til formålet. Anledningen til besøget var den triste, at CATALINA flyene var på afskedsvisit, fordi de skulle udgå af aktiv tjeneste. I løbet af de seneste år havde man mistet hele 4 fly på Grønland. Ét fly fløj ind i et fjeld i det sydlige Grønland med tab af besætningen, et andet måtte foretage en såkaldt sikkerhedslanding i is-fyldt farvand. Flyet kunne ikke reddes, **men** her blev besætningen reddet. Endelig mistede man to fly ved en større brand i hangaranlægget i "Narsarsuaq". Af de få resterende CATALINA fly kunne kun to godkendes til fortsat flyvning i Grønland. I de følgende år blev Flyvevåbnets "C-54" fly og senere "C-130 HERCULES" fly periodevis stillet til rådighed for "GLK", således at et antal inspektionsflyvninger kunne udføres, når flyene alligevel var i Grønland i forbindelse med transportopgaver. Firmaet "Harald Nyborg" udgav den gang hvert år en palisander "Dæk tallerken" med et indlagt motiv i sølv. I 1970 var motivet et CATALINA fly.

I vinteren 1970-71 fik jeg lov at ledsage admiralen på en officiel inspektion til "Thule Air Base/ TAB". Admiralen blev modtaget med fuldt militært honnør. Ud over et besøg ved "BMEWS" radaranlægget, blev vi i vinternattens mørke i to helikoptere fløjet en time nordpå til "Qaanaaq", en bygd opført af amerikanerne til de grønlandere, som i 1953 blev tvangsforflyttede fra bygden ved "Dundas" ved "Thule" for at give plads til "Thule Air Base/TAB". Bygden havde nye huse, rindende vand, lys i huse og på veje og moderne installationer i øvrigt. I en særlig souvenirbutik købte jeg en kajak med udstyr, alt i halv størrelse. Amerikanerne i "Thule" gjorde sig store anstrengelser for at emballere kajaken forsvarligt. Den solide trækasse kunne kun netop komme om bord i "CA-

TALINA" flyet, som bragte den fra "Søndre Strømfjord" til "Grønnedal". Her blev den ophængt over baren i "Officersmessen".

1971

CH GLK kontreadmiral Frank Petersen.

STCH GLK oberstløjtnant Aksel Bøje.

OS GLK orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen, orlogskaptajn Birn.

OF GLK major Ove Sørensen, major Borgnæs.

CH FLS GDL orlogskaptajn nn.

AC-STA orlogskaptajn nn.

AC-MS orlogskaptajn Svend Aage Jørgensen.

AC.IT orlogskaptajn Niemann.

I marts 1971 kunne jeg igen ledsage admiralen på en inspektionsrejse, først til "Sonder Strom Air Base/ SAB", i dag "Kangerlussuaq". Besøget bød på en spændende visit på "DYE 3" på den østlige side af indlandsisen, en radarstation i den amerikanske "Distant Early Warning/ DEW-line". I et amerikansk "C-130 HERCULES" fly startede vi fra SAB. Stik mod de ellers skrappe amerikanske sikkerhedsforskrifter blev admiralen og jeg sat i hver sin kontorstol anbragt "i løs vægt" på en platform umiddelbart bag piloterne. Vi fik anvisninger på, hvor vi måtte "holde fast", og hvilke kabler vi absolut ikke måtte holde i. Vejret var flot, skyfrit med strålende sol. Men inde omkring "DYE 3" lå en større tågebanke. Stik mod alle forskrifter besluttede flyets kaptajn sig for at lande på indlandsisen uden for tågebanken. I en af verdens største motorslæder, med store slæder spændt fast omkring hjulene, kørte vi nu en god times tid på indlandsisen. Vi blev guidet ind af radaren på "DYE 3" og pludselig dukkede radarstationens bygning frem af tågen. Som ved "DYE 2" bestod radarstationen af en enorm 4 etagers bygning anbragt på 6 stylder. Ud over radaranlægget med tilhørende kontrolsystemer, rummede bygningen alle tænkelige faciliteter, således at besætningen på 24 mand kunne have en behagelig tilværelse, når de ikke var på vagt. Specielt var den danske koks de-likatesser særdeles værdsat. Som ved "DYE 2" blev "C.130" flyet hjulpet i luften igen af et par raketaggregater monteret bag på slæderne.

Besøget ved "SAB" var kun begyndelsen på "CH GLK's" præsentationsrejse. Når beredskabet i NATO nåede et sådant niveau, at krigsberedskab blev etableret, udgik "GLK" af det danske beredskab og blev i stedet underlagt "Commander-in-Chief/ C-in-C Westlant" i "Norfolk" i USA. Når det skete, blev "CH GLK" samtidigt "Island Commander Greenland" og dermed den formelle chef for de amerikanske styrker i Grønland. "CH GLK" måtte derfor nødvendigvis have en højere grad end de to base commanders, der var oberster i det amerikanske flyvevåben. "CH GLK" har derfor – indtil oprettelsen af "Arktisk Kommando/AKO" i 2012 - været kontreadmiral.

CH GLK havde et hængeparti. Han skyldte efter sin tiltræden i 1968 at "melde sig" hos de amerikanske styrkers chefer i USA bl.a. hos "C-in-C Westlant" og til det amerikanske hovedkvarter i "Pentagon i Washington". Men admiralen havde først nu fået tilladelse til at gennemføre rejsen – men billigst muligt. Rejsen

til USA blev derfor indledt fra "SAB" om bord i et af US Air Forces' s største fly, et "C-5, GALAXY". Ved afrejsen sad et halvt hundrede amerikanere, som skulle hjem på orlov, placeret på rækker af almindelige kontorstole med armlæn nødtørftigt tøjrede til gulvet i flyets enorme lastrum. Efter de indledende startprocedurer blev alt lukket ned igen. En fejl gjorde, at det store fly først kunne starte efter tekniske undersøgelser. Admiralen og jeg blev derfor i stedet omdirigeret til et civilt fly. Amerikanerne havde kontrakt med "American Airline/AA" om at flyve personel til og fra TAB og SAB. "Vort" fly ankom direkte fra Hawaii. Stewardesserne var, om end ikke i bast-skørter, så dog i en Hawaii-agtig påklædning til stor glæde for de amerikanske hjemrejsegæster. Vi mellemlandede i "Goose Bay" i Canada. "CH GLK" og jeg blev som de første ledt ud af flyet og ind i en ventesal, hvor en ældre canadisk kommandør havde fået opgaven at underholde os, medens flyet blev klargjort. Efter nogen ventetid blev vi – efter de øvrige pasagerer – eskorteret om bord i flyet, hvor "CH GLK" blev præsenteret for passagererne. Vi ankom til "New York" midt på natten. Igen var en kommandør udkommanderet for at modtage os og påse, at en tjenestebil kunne køre os til vort "Hotel Commodore" i New York", med sine 22 etager allerede den gang en af de mindre bygninger.

Under opholdet i New York aflagde admiralen tjenstligt besøg i "Coast Guards" hovedkvarter på "Governor Island". Et samarbejde bestod, idet amerikanske isbrydere jævnligt besejlede grønlandske farvande. Fredag skulle vi med et lokalt pendlerfly til "Syracuse" i staten New York. "Syracuse Air Force Base" var bl.a. hovedkvarter for den general, som var chef for al amerikansk aktivitet i Grønland og dermed også chef for de to base commander i "TAB og SAB". Men fredag skulle alle handelsrejsende og mange andre hjem på weekend. Så "CH GLK" tog opstilling i én kø og foreslog mig at tage en anden kø. Skæbnen ville, at jeg kom først af sted. I "Syracuse" blev jeg derfor modtaget af den æresvagt, som var tiltænkt admiralen. Generalen havde tilbudt admiralen og mig at flyve med ham tilbage til "New York" lørdag morgen. Lørdag morgen mødte vi derfor i basens "OPS Room". Vi anede uråd. For der var nu snestorm over hele det nordlige Amerika. Al flyvning var indstillet og lufthavnene lukkede. Alligevel blev vi sammen med generalen ledsaget ud til flyet, et ældre "DC-3 DAKOTA" fly, som generalen rådede over "for egen regning". Alle sæder var fra forskellige fly. Frivillig arbejdskraft var i gang med at opsætte skillerum i finér og etablere et lille tekøkken. Flyets besætning blev indforskrevet efter behov fra generalens øvrige baser. Kort før start kom flyets chefpilot om bord. Han forklarede, at den tilsigtede flyvning til "New York" ikke kunne gennemføres på grund af vejret. Generalen degraderede piloten på stedet og bebrejdede ham, at han var mødt for sent og burde have aflyst flyvningen under briefing i "OPS Room". Generalen tilbød os nu, at han ville kommandere en senior sergent til at køre os til "New York" i generalens tjenestebil. Dette ville normalt have været en tur gennem et smukt landskab. I snestormen så vi kun baglygterne på en sneplov de 8 timer turen kom til at vare.

Om søndagen aflagde admiralen og jeg et besøg i toppen af "Empire State Building", en bygning som endnu var den højeste i New York. Fra toppen kunne man se de to senere så berømte tårne i "New York World Trade Center". Man var netop nået op på højde med "Empire State Building". Vel nede igen

tilbød admiralen mig en formiddags øl. Jeg vovede den påstand, at det ikke kunne lade sig gøre søndag formiddag i kirketiden. Admiralen tilbød at vædde et større beløb, hvis han ikke kunne skaffe os en øl før frokost. Det lykkedes ikke. Vi gik hver til sit. Admiralen oplyste senere, at han havde besnakkert bartenderen på hotellet til at give ham en øl – før klokken 12. Min gevinst blev nu ikke udbetalt.

Så gik rejsen videre til "Washington". Formelt var jeg ikke adjutant på rejsen. Men jeg havde påtaget mig at varetage vore pengesager. En formiddag gik jeg derfor til en bank på "Dupont Circle" i nærheden af vort hotel "Embassy Row" for at omsætte et antal rejsechecks til kontanter. Mine følelser var lidt blandet, da jeg dagen efter kunne læse i "Washington Post", at den pågældende bank kort efter mit besøg havde været udsat for et væbnet røveri, hvor alle tilstedeværende havde mistet deres penge. Besøget i "Washington" omfattede bl.a. besøg hos den danske ambassadør, henholdsvis forsvarsattachéen og i Amerikas militære hovedkvarter, "Pentagon", en enorm bygning der, som navnet siger, består af femkantede ringe inden i hinanden indbyrdes forbundne med tværkorridorer som egerne i et hjul. Her besøgte vi de afdelinger, som havde Grønland som deres ansvarsområde. Der blev også tid til lidt sightseeing. Ambassadens chauffør kørte mig en runde til seværdighederne i "Washington". Særligt spændende var "Smithsonian Institute", Amerikas berømte rumfartsmuseum, med fly fra verdens første til de nyeste og med de "APOLLO rumkapsler", som havde været ude i verdensrummet. Amerikarejsen sluttede i "Norfolk, hvor "C-in-C Westlant" havde sit hovedkvarter. I stedets gymnastiksal var samtlige hovedkvarterets officerer stillet op til parade til ære for "CH GLK", som blev præsenteret personligt af "C-in-C Westlant", en amerikansk admiral.

Tilbage i Grønland indtraf tidspunktet for den årlige forsyningskampagne til "Slædepatruljen SIRIUS". Både stabschef og OF var på ferie i Danmark, så det blev mit job at administrere kampagnen. 2 "C-54" fly skulle udføre en serie luftdrop til "SIRIUS' s" slædehold, som til aftalt tid ville være deployerede til depothytterne langs Grønlands østkyst. Da "GLK" modtog lasteplanerne for de to fly, fremgik det, at godset var blandet, således at begge fly skulle passere samtlige droppositioner. Jeg fik lasteplanerne ændret, således at hvert fly havde sine egne droppositioner. Det ene fly fik imidlertid tekniske problemer under en mellemlanding på Island. Et tredje "C-54" fly ankom fra Danmark og overtog lasten. Ved ankomsten til "Station Nord" fik ét af de to fly havari på en motor. Et fjerde "C-54" fly blev derfor udsendt fra Danmark med en ny motor og fornødent teknisk personale til udskiftning af den havarerede motor. Det er vist eneste gang, en søofficer har haft kommandoen samtidigt over alle fire operative "C-54" fly. Det sidste, femte fly var ude til stort eftersyn.

I juli blev jeg afløst af orlogskaptajn *Birn*, og rejste til Danmark for at blive chef for ubådsmoderskibet HENRIK GERNER.

1972

Jeg troede, at mit Grønlands eventyr var slut. Men nej. I foråret 1972 tilkendegav "Søværnskommandoen", at man gerne så, at jeg påtog mig endnu en

periode ved "GLK". Jeg meddelte "Søværns-kommandoen", at jeg skulle have afklaret en række spørgsmål – en oversigt blev leveret, – før jeg kunne sige ja til endnu en tur ved "GLK". "Søværnskommandoen" tilkendegav, at jeg ikke kunne stille betingelser. Jeg noterede, at "når værnepligtige reserveofficerer kunne ankomme til "GLK" med tilsagn om ferie m.v., så kunne jeg også bede om visse garantier". Svaret var afvisende., Jeg anmodede derfor om foretræde for chefen for "Søværnskommandoen", admiral *Thostrup*. Han ofrede mig en hel eftermiddag. Han tilkendegav, at han gerne så, at jeg påtog mig en ny periode ved "GLK". Forhandlinger om en eventuel flytning af "GLK" til "Godthaab/Nuuk" skulle genoptages, og jeg havde jo i min forrige periode deltaget i tilsvarende forhandlinger. Admiralen besvarede derefter alle mine spørgsmål. Bl.a. skulle vi have lov til at tage vor hund, "Rasmus" med – OK.. Man havde fra pålidelig kilde, formentlig "CH GLK" selv, fået oplyst, at jeg ville kunne samarbejde med ham. Hjemme holdt vi krigsråd. Børnene tilkendegav, at de meget gerne ville med til Grønland igen. Da jeg tilsagde min kone, *Connie*, at hun kunne komme hjem på sommerferier, gav hun sig også.

CH GLK kontreadmiral Frank Petersen.

STCH GLK oberstløjtnant Aksel Bøje, oberstløjtnant Krarup.

CH FLS GDL orlogskaptajn nn.

OS GLK orlogskaptajn Birn, orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen..

OF GLK major

AC-STA FLS GDL

AC-MS FLS GDL

AC-IT FLS GDL

Jeg fik en varm velkomst, da jeg med hustru, 2 børn og en hund i sommeren 1972 igen ankom til "Flådestation Grønnedal / Kangilinnguit". Min afløser i 1971 – orlogskaptajn *Birn*, - var alvorligt syg og nåede kun kortvarigt at bestride hvervet som "OS ved GLK". Mine sager lå stort set, som jeg havde overleveret dem. Stabschefen , oberstløjtnant *Aksel Bøje*, meddelte mig, at forretningsgangen i mit fravær var ændret. Nu skulle alle henvendelser til CH GLK gå gennem ham. Jeg kunne dog efter en kort meningsudveksling med stabschefen genoptage samarbejdet med admiralen, kontreadmiral *Frank Petersen*.

FLS GDL havde i mit fravær erstattet fodsboldbanen med en asfalteret "Heli pist" anlagt øst for "Radiohytten Kronborg.". Som tidligere beskrevet kunne jeg medvirke ved færdiggørelsen af "Bjørnebo".

De værnepligtige henvendte sig. "Jeg havde jo tidligere lavet nogle vellykkede revyer. Ville jeg igen lave en Grønnedal Revy". Det endte med, at jeg lavede nytårsrevyerne 1973 "Operation Nordlys", 1974 "Et TV Program" og 1975 "10 års Jubilæum". Igen vellykkede. "CH GLK", kontreadmiral *Henning Prause*, for-

anledigede, at min hjemrejse i 1975 blev udsat, således at revyen 1975 kunne gennemføres. Han overværede selv revyerne. Den nye intendant, orlogskaptajn *Peter Haugaard*, og hans kone indgik i 1975 i revypersonalet. De affandt sig med mit "revy-kommedie koncept", men varslede, at de det følgende år ville overgå til et "kabaret-koncept". **Det** gjorde de. Men de var så venlige senere at meddele mig, at de nu gav mig ret. Da man jo ikke rådede over professionelle skuespillere, ville de vende tilbage til mit "kommedie koncept". Min sidste revy i 1975 markerede 10 års jubilæum for "Grønnedal Revyen". Under min første periode ved "GLK" tildelte de værnepligtige mig "Grønnedal Medaljen" i bronze. Nu fik jeg den igen – i sølv.

Ved FLS GDL var en overlæge, *Krag*, tjenestegørende. Han – og CH FLS GDL – boede et af de grønne huse i "Bjørnesogn" i den sydlige udkant af flådestationen. Han var meget populær og deltog aktivt i det sociale liv ved Flådestationen. Han var også "Bedriftslæge" i "Ivittuut". Han indlagde sig stor hæder. En arbejder faldt ned i lasten på et skib, som lastede kryolit under kranerne i "Ivittuut", og kom alvorligt til skade. *Krag* udførte en foreløbig operation, hvorefter arbejderen blev hastevakueret til "Dronnings Ingrid's Sanatorium/SANA" i "Godthaab/Nuuk". Her kom lægerne til den vurdering, at *Krags* operation var så vellykket, at en fornyet operation ikke ville være nødvendig.

I december 1972 lejede GLK en af "Grønlandsflys Sikorsky helikoptere" og sendte mig til "Diskobugten". Politiassistenten i "Egedesminde /Aasiaat" havde fået et antal anmeldelser fra fangere i "Disko bugten", som havde observeret, hvad de mente var en ubåd. "Søværnskommandoen" mente i første omgang, at ingen ubåd kunne drømme om at besejle "Disko bugten". Men der foreligger dokumentation FOR, at både engelske og amerikanske ubåde ER observeret inde i "Disko bugten". De største isfjelde rager mere end 100 meter over vandet og har altså en dybgang på mere end 700 meter, altså rigelig dybde for en udåd. Og isfjeldene opfanges let af en ubåds elektroniske udstyr. Helikopterens besætning på tre mand og jeg blev indkvarteret i en lejlighed i "Christianshaabs/ Qasigianguit" hospitals boligblok. Den ene pilot og maskinisten kendte jeg. De var begge uddannet i "Flyvevåbnet". Vi kunne spise i hospitalets cafeteria. I december er der mørkt døgnet rundt her nord for "Polarcirklen". Mellem kl.1000 og 1400 lettede mørket til en slags tusmørke. Der var minus 28 graders frost. Så hver morgen brugte vi et par timer på med en varmekanon at tø helikopteren op og gøre den flyveklar, så vi kunne lette kl.1000. I de næste 4 timer kunne vi nå at flyve "Disko bugten" rundt, inden vi kl.1400 måtte lande igen. Flyvningerne bragte ingen brugbare oplysninger. Helikopteren havde kun en almindelig navigationsradar, som ikke var egnet til at afsløre mål på "Disko bugtens" isdækkede overflade.

Hver dag gik jeg, når vi var landet igen, til den lokale radiostation. Den gang var der ikke telefoner mellem de grønlandske byer. Men hvis radioforholdene ellers tillod det, lykkedes det at etablere en radiotelefoniforbindelse til "GLK", hvorunder jeg kunne rapportere dagens oplevelser. Tilsvarende havde jeg dagligt telefonkontakt med politiet i "Egedesminde /Aasiaat". Det blev oplyst, at 3

grønlandske fangere uafhængigt af hinanden havde beskrevet deres observationer. To af fangerne havde beskrevet et periskop, en tredje tegnet et ubådstårn med periskop. Han havde beskudt tårnet med sin riffel og hørt et "pling", da skuddet ramte. Fangerne boede langt fra hinanden og havde ikke kunnet udveksle oplysninger. En grønlandsk fisker anmeldte til politiet, at hans styrehus var blevet belyst med en projektør. Lyset var så skarpt, at man kunne læse ved det. På det tidspunkt havde kun 5 kuttere i "Disko bugten" elektrisk lys om bord. De lå alle i havn, så belysningen kunne ikke stamme fra dem. En anden grønlandsk fisker observerede "et mørkt legeme" ligge i isen. Vi blev med helikopteren dirigeret til området med helikopteren, men observerede intet. Grønlænderen forklarede, at hvaler ikke ligger stille i overflåden, men popper op og ned, hver gang de blæser.

"Ubådssjagten" fortsatte til 28. december. Det betød, at jeg måtte tilbringe juleledagene i "Christianshåb /Qasigiannnguit". Jeg deltog derfor i julegudstjenesten i kirken. Jeg var naturligvis i uniform. Det førte til, at jeg efter gudstjenesten fik et håndtryk og et "Glædelig Jul/ Juulimi Pilluarit" af næsten alle de øvrige kirkegængere. Vi kunne spise julemiddag i hospitalets cafeteria.

Jeg blev gode venner med den grønlandske telefonist, *Johannes Lund*, som talte fint dansk. Han in-viterede mig til sit private hjem, hvor jeg nu kunne tilbringe en stemningsfuld juleaften. *Johannes* kunne spille julens salmer på et "husorgel" med fodbetjent blæsebælg, medens hans kone og flere børn og børnebørn sang af hjertens lyst. På et tidspunkt ankom inspektionsskibet INGOLF til området, Grønlandsflys helikopter blev afløst af INGOLFS "ALOUETTE helikopter". Af sikkerhedsmæssige årsager kunne den kun være i luften en god times tid, inden vi måtte vende tilbage til udgangspunktet i "Egedesminde/Aasiaat". Det begrænsede indsatsen til den sydlige del af "Disko bugten". Grønlænderne er vågne. Allerede medens INGOLF passerede "Kronprinsens Ejlände" ved indsejlingen til "Disko bugten", fik jeg over radioen melding om, at INGOLF nu var på vej ind. Kort efter blev operationen afblæst.

Jeg strandede i "Søndre Strømfjord" og måtte fejre Nytår med "Forbindelsesofficeren, FO SAB", major *Luplau Christensen*, "Chri". Med 52 graders frost kunne "C-54 flyet" ikke starte mod "Narsarsuaq". På den tid havde ingeniør *Jørgen Taagholdt*, "Meteorologisk Institut", inde bag flyvepladsen etableret en missilrampe, hvorfra missiler kunne opsendes og udløse en ballon, som med særlige måleinstrumenter kunne udføre målinger i "Jonosfæren". Jeg fik lejlighed til i 52 graders frost at bese rampen. *Taagholdt* noterede, at måleresultaterne ville være offentligt tilgængelige. Men hvis russerne ville udføre egne observationer, ville fjorden øst for "Egedesminde/ Aasiaat" være et godt sted at gennemføre sådanne observationer fra. Den gang var der tegn på, at et koldere klima var på vej. *Taagholdt* mente, at dette ville føre til øgede mængder "stori", medens jeg gjorde gældende, at polarisen ville blive frigjort i en kortere periode med mindre "stori" til følge, ligesom isfjeldene fra bræerne langs østkysten kun ville blive frigjort i kortere perioder.

1973.

CH GLK kontreadmiral Frank Petersen, kontreadmiral Henning Prause.

STCH GLK oberstløjtnant Krarup.

OS GLK orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen.

OF GLK major
CH FLS GDL orlogskaptajn nn.
AC-STA orlogskaptajn Mørk
AC-MS

I foråret 1973 blev kontreadmiral *Frank Petersen* afløst af kontreadmiral *Henning Prause*.

Efter at jeg i 1972 var kommet til Grønvedal til min tredje tur, kunne jeg i 1973 omsider være med til at erklære turhytten "Bjørnebo" åben som "Turhytte". En repræsentant for professor *Glob* har bekræftet, at det ER resterne af "Mellembygden", som ligger på skrænten umiddelbart neden for hytten. "Bjørnebo" ligger i et turvenligt område på det plateau, som vi havde planeret. En elv slynger sig forbi hytten med mulighed for fiskeri. Der er mulighed for både almindelig fjeldvandring og egentlig bjergbestigning. Der et fint skiterræn. En kort vandring over et pas øst for hytten bragte én over til "Fox Hytten", sergenternes turhytte. Jeg fik "Bjørnebo" officielt registreret hos "Landsrådet", som tilkendegav, at en "Officersforening" kunne få tinglyst ejerskabet til hytten med virkning, også hvis "Flådestation Grønvedal" blev nedlagt. Det lykkedes mig ikke at overtale officererne til at oprette en sådan forening. Så i dag - 2018 -, hvor flådestationens fremtid er uafklaret, ligger "Bjørnebo" således herreløst hen.

I 1973 skulle der være "Kommunalvalg" i Grønland. Dette valg var vigtigt, fordi der ville blive indført "Kommuneskat". Ved tidligere valg havde "Driftsbestyreren" i "Ivittuut" sat sig på formandsposten og udpeget de to øvrige medlemmer af "Kommunalbestyrelsen". Jeg indkaldte til "borgermøde" i gymnastiksalen i Grønvedal, hvor "skattepligtige" borgere fra "Ivittuut" og "Grønvedal" sluttede op om mit forslag om, at vi denne gang gennemførte et "rigtigt kommunalvalg" med 3 kandidater fra "Ivittuut" og 3 fra "Grønvedal". Udfaldet blev, at "Grønvedal" fik to pladser, "Ivittuut" én plads, med de 3 øvrige kandidater som suppleanter. Jeg blev konstitueret som "Kommunalbestyrelsesformand", med ingeniør *Tommy Normann Christensen* fra "Ivittuut" som næstformand. En af den nyvalgte "kommunalbestyrelses" første opgaver blev at erklære os som en fuldgyldig grønlandsk kommune og at tilmelde os de "Grønlandske Kommuners Landsforening/ KANUNOKA". Det kostede ganske vist et større indmeldelsesgebyr på 10.000 kr. og et årligt kontingent beregnet efter antallet af skattepligtige borgere. Det skulle vise sig at blive en god investering. Kort tid efter valget indløb meldingen fra "Grønlandsministeriet", at "Ivittuut Kommune" skulle nedlægges og lægges ind under den nærmeste større by, "Frederikshaab/Paamiut". Jeg protesterede til "Grønlands Landsråd" med påstand om, at en sådan beslutning ikke kunne træffes, uden at vi blev hørt, og at "vort Landsrådsmedlem" fælles med "Frederikshaab/ Paamiut" ikke var

uvildig. Jeg forlangte at få foretræde for "Landsrådet", som meddelte, at man normalt ikke kunne få foretræde, men at man ville gøre en undtagelse. Jeg blev officielt indkaldt til et møde en fredag med "Landsrådets Forretningsudvalg" på 7 medlemmer med *Jonathan Motzfeldt* som formand. Ved min ankomst til "Godthaab" meddelte "Sekretariatschefen", at mødet var udsat. "Forretningsudvalget" sad nu over frokosten i den tidligere straffeanstalt "Qorqut", nu hotel og restaurant, inde i "Godthaabs Fjorden". Jeg viste den officielle indkaldelse til "Sekretariatschefen" og bad ham ringe ind til "Forretningsudvalget" og meddele, at "jeg ønskede det aftalte møde afholdt om lørdagen, ellers ville jeg sørge for, at sagen kom i avisen". Jeg fik mit møde. "Landsraadets" formand, *Jonathan Motzfeldt*, havde flere gange besøgt "Grønnedal", og vi kendte således hinanden. Jeg fremførte mine argumenter FOR, hvorfor "Ivittuut" burde forblive en selvstændig kommune. Jeg understregede, at vi netop havde afholdt et fuldgyldigt kommunalvalg, at vi agtede at operere på lige fod med andre grønlandske kommuner, og at vi derfor havde tilmeldt os "Landsforeningen". Der ville meget sandsynligt blive indført en udligningsordning. "Ivittuut" kunne ikke have sociale udgifter og ville få en forholdsvis høj skatteindtægt. Hvis "Ivittuut" forblev selvstændig, ville næsten alle kommunens skatteindtægter tilfalde den kommende "udligningsfond". Ved sammenlægning med underskudskommunen "Frederikshaab", ville denne kommune i en uoverskuelig fremtid bruge alle indtægter fra "Ivittuut" området. *Jonathan* havde et iltert temperament. Han hidsede sig op og holdt en længere tale til støtte FOR mig. "Det var klart, at, med kun 600 skattepligtige borgere, var vi nemme at tromle nemme at tromle over". De tilstedeværende sad tavse, indtil "Landsrådsmedlemmet" fra "Holsteinsborg", *Jørgen Olsen*, rømmede sig og foreslog, at "Ivittuut Kommune" skulle forblive selvstændig. Og sådan blev det. Efter mødet bekendtgjorde "Grønlandsministeriet", at man trak beslutningen om en sammenlægning tilbage. "Sekretariatschefen", som var dansker, fortalte mig senere, at det ham bekendt var første gang, at "Grønlandsministeriet" trak en beslutning tilbage. "Ivittuut Kommune" forblev selvstændig ind til en ændret kommunalordning i januar 2009. Her blev de grønlandske kommuner lagt sammen i 4 storkommuner. Ivittuut blev lagt sammen med et antal kommuner i det sydvestlige Grønland, bl.a. Paamiut, under navnet "Sermersooq Kommune". "Landsrådet" fastsatte årligt en højeste og en laveste skattesats med en forskel på 3 procent, som kommunerne skulle holde sig inden for. Der var tale om "Brutto skat". "Ivittuut" kunne altid holde sig til den laveste sats, medens de fleste kommuner var nødsaget til at anvende den højeste sats. I samråd med statens "Heraldiske konsulent", *Warming*, foranledigede jeg, at "Ivittuut Kommune" fik sit eget "byvåben". Der foreligger en heraldisk korrekt beskrivelse af byvåbnet. I de følgende år overtog kommunen driften af flere og flere områder. Blandt andet blev skolen overtaget af kommunen med den hidtidige

skoleleder, *Henrik Skolemose*, som leder. Da jeg i 1975 forlod "GLK", overtog *Tommy Normann Christensen* fra "Ivittuut" hvervet som borgmester.

I Danmark havde man udgivet en ny "Sørednings håndbog". Heri gøres der rede for, hvordan man skal forholde sig i tilfælde af en ulykke til søs. De forskellige myndigheders rolle og ansvar fastlægges, med "Søværnets Operative Kommando/ SOK" i Aarhus som hovedaktør, ligesom kommunikation og medarbejde beskrives. "Grønlands Kommando/ GLK" gjorde gældende, at man gerne så en tilsvarende publikation udgivet for det grønlandske område. Det blev tilkendegivet, at man ikke umiddelbart havde til hensigt at udgive en grønlandsk Sørednings håndbog. GLK erhvervede sig et eksemplar af den danske "Sørednings håndbog". Med den som ramme gik vi i gang med selv at udarbejde en tilsvarende "Sørednings håndbog for Grønland". Som "Operationsofficer Skibe/ OS" blev det min opgave at udarbejde håndbogen. Det blev også min lod at bringe de fornødne aftaler i stand med blandt andet Landshøvdingembedet, med Politimesteren, med Grønlandsflys ledelse, med Hospitalsvæsenet og med amerikanerne på "Sonder Strom Air Base/SAB", hvor man den gang endnu havde fly fast stationeret, og med amerikanerne på basen Keflavik på Island. Det danske Flyvevåben skulle også inddrages, idet luftgruppernes fly også skulle deltage i eventuelle sørednings/ "SAR"-operationer. Vi kopierede de afsnit i den danske håndbog, som umiddelbart kunne genbruges, og tilpassede de øvrige afsnit. "Søværnets" ekspert i "Forfrysninger", overlæge *Vanggaard*, bidrog med et særligt afsnit om, hvordan forfrysninger skulle behandles. En given SAR operation vil som sagt inddrage mange myndigheder. Alle måtte tages i ed og afkræves positive tilsagn, hvis en redningshåndbog skulle have nogen effekt. Jeg deltog gentagne gange i de grønlandske politiassistenters halvårslige "koordineringsmøder" i "Godthaab/Nuuk", hvor den enkelte fase i opsætningen af håndbogen blev forhandlet. Omsider havde jeg alle tilsagn i hus, Det lykkedes at overtale "Søværnets Operative Kommando/SOK", til at reproducere den nu af alle parter godkendte "Søredningshåndbog for Grønland". Den blev fordelt til samtlige berørte myndigheder, inden jeg rejste fra "GLK".

I "Bestemmelser for Søværnet" indgik også en "Bestemmelse om sejlads i is". Den var stærkt forældet og omtalte bl.a. træskibes sejlads i is. På GLK's vegne indsendte jeg et udkast til en revideret bestemmelse. Visse afsnit kunne kopieres fra den nye "Søredningshåndbog", andre krævede nyfortolkning af eksperter i Danmark. Endelig gav jeg et forslag til, hvordan skibschefer skulle briefes og forberede sig i god tid, INDEN man indledte et togt til Grønland. En sagsbehandler ved "Søværnskommandoen" afviste at gøre mere ved sagen med den begrundelse, at mine forslag ikke var affattet med den i bestemmelserne anvendte formelle sprogbrug.

1974.

CH GLK kontreadmiral Henning Prause.

TCH GLK oberstløjtnant Krarup.

OS GLK orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen.

OF GLK major

CH FLS GDL orlogskaptajn nn, orlogskaptajn Ulrik Luckow.

AC-STA orlogskaptajn Bent Bøllehus.

AC-MS

AC-IT orlogskaptajn nn, orlogskaptajn Peter Haugaard.

En dag landede en "Grønlandsfly" helikopter på Grønnedals "Heli Port". Ud steg en delegation fra Forsvarsministeriet, "Mordkommissionen", under ledelse af oberstløjtnant *Vervoelt*. Gruppens opgave var at forberede GLK's udflytning til "Godthaab/ Nuuk". Gruppen gjorde fra første færd et dårligt indtryk. De steg ud af helikopteren hver med en øl i hånden og bød sig selv velkommen med et "skål". Under de indledende møder, som foregik i officersmessens dagligstue, argumenterede CH GLK, kontreadmiral *Prause*, særdeles entusiastisk FOR, at GLK burde forblive i Grønnedal. Jeg deltog i det efterfølgende møde med myndighederne i "Godthaab/Nuuk". Her meddelte chefarkitekt *Vagn Laage* på vegne af "Grønlands Tekniske Organisation/GTO!" at man nu **nemt** kunne anvise en plads, hvor GLK kunne oprette sit nye hovedkvarter, nemlig ved foden af "Malene Fjeldet" øst for "Godthaab". Her havde GTO planer om – med tiden – at anlægge "Godthaabs" første rigtige lufthavn. Men i første omgang måtte GLK selv bære omkostningerne ved at anlægge en vej ud til området, bygningen af hovedkvarteret og fremførelse af lys og vand. Det var åbenlyst, at GTO forudså store besparelser, hvis man kunne få Forsvaret til at bekoste anlægget af en vej ud til den kom-mende lufthavn. Jeg er ikke bekendt med Forsvarets videre overvejelser. Som bekendt skete en udflytning først i oktober 2012, hvor "Arktisk Kommando/AKO" blev oprettet i "Godthaab" og GLK nedlagt.

Alt taler FOR at bevare FLS GDL også efter GLK's udflytning til "Godthaab/Nuuk", evt. blot med en mindre bevogtningsstyrke. **Under oliekrisen i 1973 havde** flådestationen brændstof i sine tanke tilstrækkeligt til, at GLK kunne fortsætte sine aktiviteter uændret i mindst 3 år. I mange år fremover vil Grønnedal være det eneste sted i Grønland, hvor Søværnets skibe kan tanke olie i større mængder, og hvor inspektionsskibene kan ligge ved kaj i længere tid i tilfælde af større reparationer. Endelig tillader vanddybden ved kajen, at selv de store krydstogtskibe kan fortøje ved kajen, evt. for at udskifte passagerer per helikopter eller for at lade passagererne opleve naturen i området omkring Grønnedal.

Forsvarsministeriet foranledigede, at alle "Forsvarsattachéer" i Danmark over en treårig periode fik lejlighed til et besøg i Grønland. For anden gang i de perioder, hvor jeg gjorde tjeneste ved "GLK", aflagde en gruppe på 15-16 attachéer besøg ved "GLK", ledet af oberstløjtnant *G. K. Kristensen*, nu ansat i Forsvarsministeriet. Mit tidligere bekendtskab med *G. K.* havde den effekt, at jeg igen på passende måde forlods blev orienteret om særlige forhold omkring

besøgene. CH GLK lagde gæsteværelse til 2 af gæsterne. Som "messeforstander" blev det min opgave at indkvartere de øvrige gæster i officersmessens gæsteværelser, og at arrangere en formel middag for de fornemme gæster med stedets officerer som medværter. Admiralen deltog, sammen med vore koner, i middagen. der udviklede sig en fest til de små timer med baren åben og dansemusik.

I besøget deltog to repræsentanter fra den "Kinesiske ambassade". De hævdede at være "lige", men det var tydeligt, at nummer to altid fulgte bag nummer ét. Nummer ét måtte gå til køjs med et maveonde. Han lod sig modstræbende tilse af "Flådestationens" læge. Medens gæsterne afventede afrejse med "Grønlandflys" helikopter, underholdt jeg den kinesiske nummer to. Han begyndte at udfritte mig, "hvordan var fiskeriinspektionen organiseret. Hvordan blev lovovertredere straffet". Da jeg vendte skytset den anden vej og spurgte, "hvordan fiskeriinspektionen så foregik i Kina", skiftede samtalen til almindelige emner.

1975.

CH GLK kontreadmiral Henrik Prause.

STCH GLK oberstløjtnant nn Krarup.

OS GLK orlogskaptajn Leif Rostgaard Sørensen, orlogskaptajn Ulrik Luckow.

OF GLK major

CH FLS GDL orlogskaptajn Ulrik Luckow, orlogskaptajn nn.

AC-STA

AC-MS

AC-IT orlogskaptajn Peter Haugaard.

Inspektionsskibet VÆDDEREN.

I februar 1975 fratrådte jeg tjenesten ved GLK. Allerede i april tiltrådte jeg så tjeneste som chef for inspektionsskibet VÆDDEREN, og medio maj var jeg igen på vej til Grønland. Togtet langs de grønlandske kyster bragte os blandt andet til Disko bugten, hvor de kæmpemæssige isfjelde sejler omkring, og hvor man i "Jakobshavn /Ilulissat", finder Grønlands mest aktive Isbræ og is-fjord og en af Grønlands smukkeste kirker, bygget af drivtømmer. Vi nåede også at afholde den traditionsrige "Polardåb", hvor de, som ikke tidligere var døbt, måtte underkaste sig Kong Neptun og hans følge og gennemgå et barskt ritual for at opnå det eftertragtede "Polardiplom".

Reglerne foreskrev, at jeg som chef regelmæssigt skulle mødes med et "Samarbejdsudvalg" med deltagelse af repræsentanter for alle personelgrupper. Ved mine første møder gik forhandlingerne hovedsageligt på ubetydelige emner så som mængden af toiletpapir. Jeg sendte "Samarbejdsudvalgets" medlemmer hjem med hjemmearbejde. De skulle til næste møde fremkomme med forslag

til løsninger på opståede problemer. Denne fremgangsmåde gav møderne mere mening og blev vel modtaget. Et emne, som jeg bragte til forhandling, var påklædningen. "Søværnet" udgav endnu ikke polarudrustning. Man måtte klare sig med privat indkøbte "Parka Coats", vinterstøvler og hovedbeklædning.. Jeg tilsagde derfor besætningen, at de i det daglige kunne klæde sig efter bedste evne for at beskytte sig mod de barske vejrforhold. Men. Når skibet udførte "fiskeriinspektion" eller udførte en "Søredningsoperation", måtte jeg insistere jeg på, at hele besætningen optrådte reglementeret påklædt. Vi kunne IKKE fremtræde som en flok sørøvere i blandet påklædning. Dette påbud blev overholdt.

VÆDDEREN forlod grønlandske farvande for efter at have skiftet besætning i Danmark at udføre fiskeriinspektion i færøske farvande.

1976.

CH GLK kontreadmiral Henrik Prause.

STCH GLK oberstløjtnant Krarup.

OS GLK orlogskaptajn Ulrik Luckow.

OF GLK major

CH FLS GDL orlogskaptajn

AC-STA

AC-MS

AC-IT orlogskaptajn Peter Haugaard.

Efter et kort ophold ved "Flådestation Frederikshavn" afsejlede **VÆDDEREN i februar 1976** igen til Grønland. Passagen af "Kap Farvel/ Nunap Isua" skete under barske betingelser i mørke, stormvejr, snefygning og en del storsis. Mange store isfjelde viser sig ikke på radaren, og i snefygning kastes projektørens lys tilbage. Med store dønninger var det et problem at holde styrefart og være klar til vigemanøvrer, hvis et isfjeld viste sig tæt på. HANS HEDTOFTS forlis i 1959 kom frem i erindringen. Hertil kom, at temperaturerne medvirkede til begyndende overisning. Så snart det blev lyst, måtte besætningen i gang med at banke isen af med is-køller. Som jeg husker det, var det på dette togt, at VÆDDEREN måtte bryde en forholdsvis tyk vinter-is på "Arsukfjorden". Vi blev det eneste skib, som kunne anløbe Grønvedalen i de første måneder af 1976. Vi måtte selv bryde et mindre bassin langs kajen, før vi kunne fortøje. Normalt kastede man ankeret før man gik langs kajen, således at man selv ved pålandsvind kunne hale sig fri af kajen. Men den tykke vinter-is forhindrede os i at kaste ankeret. Derfor måtte vi manøvrere en del for igen at vride os fri af isen og forlade kajen igen uden at gå på grund.

Dette grønlandstogt blev nu ret kortvarigt. Med min afløser, kommandørkaptajn *Baunsøe*, om bord sejlede vi sidst i marts til "Flådestation Frederikshavn" og efterfølgende til skibsværftet i Aalborg. Her fratrådte jeg tjenesten i VÆDDEREN.

Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN.

Efter tjeneste ved "Fregat Eskadrens" kontor på Holmen blev jeg i september 1976 udkommanderet som chef for inspektionsskibet HVIDBJØRNEN, og få dage senere udnævnt til "Kommandørkaptajn".

Fra "Flådestation Frederikshavn" satte vi kursen mod Grønlands Østkyst. Undervejs måtte vi gøre en afstikker til Færøerne, således at vor helikopter kunne landsætte et besætningsmedlem, der akut måtte flyve hjem til et dødsfald i den nærmeste familie. Den grønlandske østkyst er særdeles malerisk med bræer, der maser sig ud mellem høje forrevne tinder. Og her sidst på året var farvandene omkring "Kap Farvel/Nunap Isua" fyldt med større drifter af polaris og isfjelde, hvilket satte inspektionsskibenes operationsofficerer på prøve.

Jeg vil lige fastholde en betragtning. De "navigationsofficerer", jeg fik om bord, var naturligvis uddannede med moderne navigationsudstyr. Men den gang – 1975-1977 – var der meget få elektroniske hjælpemidler i farvandene omkring Grønland. Fra min kuttertid havde jeg vænnet mig til løbende at sammenligne billedet på radaren med det virkelige billede. Med isfjelde og "sea clutter", var det ikke altid det "sande billede", man fik på radaren. Men jeg vidste efterhånden, hvad jeg kunne forvente at se, når vi som sædvanligt forlagde langs kysten i en vis afstand. Jeg holdt løbende regnskab med, hvornår og hvordan jeg kunne forvente at se det næste markante punkt på kysten. I klart vejr gjaldt det om løbende at sammenligne billedet på radaren med det virkelige billede, så man vidste, hvad man kunne forvente at se på radaren i mørke eller usigtbart vejr. Jeg underviste mine vagtchefer om mine erfaringer, således at man kunne fortsætte sejladsen forsvarligt, også hvis de elektroniske hjælpemidler svigtede. Mine vagtchefer fik anskuelses undervisning, da HVIDBJØRNEN på et tidspunkt måtte navigere i tæt stori i bugten syd for "Julianhaab / Qaqortoq". Vi måtte ustandseligt forlade den tilsigtede rute for at udnytte lysninger i ismasserne. Isen medførte, at radaren ikke viste et klart billede. Vagtchefen gav op, men jeg huskede fra min kuttertid, hvilket billede man kunne forvente at se på radaren. Lidt senere kunne vi bekræfte min stedsans.

Under mine perioder i VÆDDEREN og HVIDBJØRNEN havde jeg rygtet som en af dem, som havde opbragt flest trawlere og skaffet flest bøder til "Statskassen". Med HVIDBJØRNEN opbragte jeg to spanske trawlere, som fiskede langt inden for den grønlandske fiskerigrænse ud for "Frederikshåb Is-blink". Vi sendte vort "trawlerhold" om bord i den ene trawler og fik skipperen dér til at beordre den anden trawler til at afvente nærmere. De spanske trawlere fiskede parvis ved at trække et trawl mellem sig. Trawlet var væk. Man havde sluppet det og ladet det gå til bunds. Men lasten var fyldt med friskfanget fisk. Skipperen ønskede ikke at forlade sit skib. I stedet fik vi fiskemesteren med over til HVIDBJØRNEN, således at en afhøring kunne finde sted. Fiskemesteren fortalte bl.a., at trawlerne ved ankomsten til Grønland have besøgt "Julianehåb/ Qaqortoq". Her var to fiskere druknet, da de faldt i vandet fra landgangen. Efter samråd med Politimesteren i "Godthåb /Nuuk" præsenterede jeg de spanske trawlere for et bødeforlæg. Da de ikke ønskede at acceptere bøden, måtte vi

ledsage dem til "Godthaab/Nuuk", således at de kunne stilles for retten dér. Vort "trawlerhold" forblev om bord i den ene trawler under forlægningen. Vi meddelte den anden trawler, at han skulle følge med. Ellers ville også han få et "trawlerhold" om bord. Det blev ikke nødvendigt. De to trawlere blev ikendt en større bøde, ligesom deres grej blev konfiskeret. Trawlerne fik dog lov til at købe grejet tilbage, således at de ikke skulle hjem efter nyt i Spanien, før de kunne genoptage fiskeriet. Med hensyn til det manglende trawl, anede vi uråd. GLK forlagde en af inspektionskutterne til farvandet ud for "Frederikshåb Isblink". Ganske rigtigt. Få dage efter retssagens afslutning indfandt de to spanske trawlere sig i området, men blev altså forhindret i at fiske det tabte trawl op igen fra havets bund. Senere måtte vi deltage i brandslukning i den ene af trawlerne.

Jeg kan ikke nære mig fra at omtale opbringelsen af en norsk trawler også i farvandet ud for "Frederikshaab Isblink". En af "Søværnets" auditører var passager om bord på vej fra "Grønnedal" til "Godthaab". Jeg anmodede ham om at være til stede, da føreren af den norske trawler blev hentet om bord. I forhørets forløb erkendte skipperen at have fisket ulovligt og indvilligede i en bøde på 140.000 kr. Over radioen bekræftede skipperens bank betalingen. Auditøren erklærede bag efter, at alt var foregået helt efter gældende regler. Men. Det generede ham, at "nu havde han været auditør i mange år. Men aldrig havde han kunnet ikende så meget som én krone udenretsligt". Men det havde jeg altså myndighed til at gøre.

Jeg bliver jo nødsaget til også at fortælle om en mere trist episode, som indtraf, da HVIDBJØRNEN aflagde weekend besøg i "Holsteinsborg/ Sisimiut". Besætningen kom som regel godt ud af det med lokalbefolkningen. En fodboldkamp blev aftalt til om søndagen. Lørdag aften fik nogle af de menige lov til at tage en kvindelig gæst om bord. Det var tidligere sket under fuld kontrol. Men denne aften gik det galt. Tre af pigerne fik i et ubevogtet øjeblik øje på det glas med "søsygetabletter", som altid stod fremme til besætningens frie anvendelse. Pigerne havde hørt om pillernes euforiserende virkninger og slugte en håndfuld hver. De blev alle dårlige. Deres værter opdagede, at noget var galt. Via vagtassistenten blev en ambulance tilkaldt. På hospitalet lykkedes det at redde to af pigerne, medens den tredje døde. Jeg blev nu nødsaget til at tilkalde politiet og underrette "GLK", som foranledigede en auditør tilkaldt. Hele besætningen måtte nu gennemgå en række afhøringer, for at man kunne klarlægge ulykkens årsager og placere et tjenstligt ansvar. Hjemme i Danmark kom hændelsen på avisernes forsider med udlægninger, som satte HVIDBJØRNEN i et særdeles dårligt lys. Jeg kendte den grønlandske politiassistent, "Osvald", som forestod politiets undersøgelser. Han var i min kuttertid førstemand hos den danske politiassistent i "Frederikshaab/ Pamiut", *Thorkild Erbs*. Den afdøde pige var hans niece. Han kom til det resultat, at man **ikke** kunne laste HVIDBJØRNEN for ulykken. Det blev endda foreslået at gennemføre den planlagte fodboldkamp, men det afstod vi fra. Det var lidt af en oprejsning, at HVIDBJØRNEN blev betroet at færgen kisten til "Godthaab". Noget efter hændelsen bragte den grønlandske avis "Atuagagdliutit/ Grønlandsposten" en længere artikel, hvori HVIDBJØRNEN blev givet fuld oprejsning uden bebrejdelser.

Auditørens undersøgelser mandede ud i et par "Irettesættelser" til vagtpersonalet og en formaning om at ændre procedurerne for "gæster om bord".

Lad mig her indføje, at mine besætninger altid kom godt ud af det med lokalbefolkningen. Kun i ét tilfælde fik en af mine menige "en på frakken". En grønlandsk mand kom hjem og fandt den pågældende menige "i seng med konen". Det havde også medført klø i Danmark.

Det var en fredag eftermiddag. HVIDBJØRNEN havde undtagelsesvis fået anvist kajplads i "Godthaab/ Nuuk". Kort efter var store dele af besætningen gået i land for at tilbringe fredag aften hos venner eller på byens værtshuse. Men så lød alarmerne. En trawler havde brand om bord og udsendte nødsignaler en times sejlads nord for "Godthaab". "Godthaab" havde den gang kun få taxaer. Jeg udnyttede min erfaring fra min kuttetid og henvendte mig til den lokale radioforhandler, som styrede byens radiotaxaer. I løbet af få øjeblikke havde byens taxaer samlet HVIDBJØRNENS besætning på 70 mand sammen. Mindre end en halv time efter alarmeringen kunne vi afsejle med alle mand om bord, på nær to. Vi erfarede senere, at disse to havde stået på kajen og vinket farvel. Det skulle de ikke have gjort. Få dage senere kunne de vinke farvel til Grønland på vej hjem til et ophold i arresthuset på Holmen.

Det var mørk nat, men vi fandt frem til havaristen. Det viste sig at være den ene af de to spanske trawler, som vi tidligere havde opbragt ved "Frederikshåb Is-blink". Vor gummibåd gik på siden af havaristen med et brandslukningshold under ledelse af en maskinofficer. Trods en del dønning lykkedes det brandfolkene at komme om bord med det medbragte slukningsudstyr. De gik straks i gang med at lokalisere branden, medens gummibåden evakuerede trawlerens besætning. En frituregryde havde startet branden i kabyssen. Trods dønningerne lykkedes det at placere HVIDBJØRNEN så tæt på havaristen, at et par gaster fra skibets udfaldende stævn, kunne belyse trawlerens dæk med håndholdte projektører. Medens brandslukningen endnu pågik, ankom en større gummibåd til havaristen og et antal mænd klædt i røde våddragter klatrede om bord i havaristen og gjorde klar til at tage den på slæb. De kom fra en norsk trawler, som var kommet til stede, og som øjensynligt var opsat på at tjene bjærgelønnen. Vi så os ikke i stand til at fjerne dem med magt. Da branden var slukket, vendte vort mandskab hjem til HVIDBJØRNEN, medens den norske trawler begyndte bugseringen mod Godthåb. Her blev der afholdt søforhør, hvor HVIDBJØRNENS og den norske trawlers andel i bjærgningen blev klarlagt. Alle åbninger i havaristen overbygning blev lukket til. Et par hollandske slæbebåde ankom og tog havaristen på slæb over Atlanten mod Spanien. Vi erfarede senere, at trawleren sank, da man var nået så vidt, at man kunne se den spanske kyst.

1977.

CH GLK kontreadmiral Henrik Prause.

STCH GLK oberstløjtnant Krarup.

OS GLK orlogskaptajn Ulrik Luckow.

Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN.

I februar 1977 endte min tjeneste som chef for inspektionsskibet HVIDBJØRNEN. Dermed afsluttedes også mit "Grønlands eventyr".