



Tool-bar...

Language: Danish:  English: 

## Jørgen Nielsen's historie

### Lidt om livet på Thule og Søndre Strømfjord, i perioden fra 1960 til 1963.

Når man går ind på de forskellige "sites" om "Old-timers" på Thule og Søndre Strømfjord, er det slående hvor få af de mange Danskere som arbejdede for RCA/BMEWS og DAC på baserne i tiden mellem 1960-63, som er at finde der. Det skyldes utvivlsomt at, vi ikke dengang havde de fine IT-netværk som blandt andet Steffen Winters "Thule-forum", "Thule-bageren" og "Frostboksen", for nu blot at nævne et par stykker, kan byde på nu om dage. Rent faktisk var det jo sådan at den personlige computer knapt var opfundet og slet ikke var hvermandseje som nu. Ved grundig gennemgang af de forskellige hjemmesider, har jeg kun fundet 8-10 personer som jeg kan genkende fra dengang.

Det er jo i grunden en skam, for her taler vi jo om, i al ærbødighed for de mange senere ankomne, virkelige "Veteraner" fra tiden med den kolde krig og en tidsperiode som nu ligger omkring 45 år tilbage. Det sammenhold, som I nu kan hygge jer med når I nu om dage mødes til det årlige træf på f.eks. Hvids Vinstue fik vi os aldrig taget sammen til at etablere. Det er selvfølgelig vor egen skyld. Jeg havde i 2003 fornøjelsen af at møde op den 12-12-kl. 12,00 på Hvids Vinstue, for at se om der var nogle gamle kendinge. Det var der ikke og ingen af de jeg talte med, kendte nogen fra den periode.

Lige fra barnsben har jeg hørt om Nordvestgrønland og Thule, fordi jeg havde en rar gammel onkel som stopfodrede mig med historier om Knud Rasmussen og Peter Freuchens oplevelser i det kolde nord. Når jeg var på ferie hos min moster og onkel, sluttede dagen altid med at han læste et par kapitler fra en af sine spændende bøger, før jeg skulle i seng og han lovede mig, at når jeg selv kunne læse godt nok og ellers var stor nok til at sætte pris på så fine bøger, måtte jeg få dem. Dem har jeg endnu og de er stadig spændende at læse i.

Jeg er født i 1935, udlært som mekaniker i 54 og da jeg var færdig som soldat i 57, måtte jeg ud at rejse, helst hele verden rundt. Jeg startede med at "blaffe" lidt rundt i Europa, løb tør for mine medbragte 500 kroner i Genua og var så heldig at få hyre på et svensk fragtskib som først skulle til USA og siden Middelhavet rundt. Efter en ret begivenhedsrig tur på 6-7 måneder afmønstrede jeg i Napoli med 1000 kroner i lommen, tog toget til København og var hjemme i begyndelsen af 1958.

Jeg var træt af at lave biler og fik et job som flymekaniker i SAS, i den afdeling som tog sig af at afsende og modtage de fly som havde de lange oversøiske destinationer. Selv om jeg ikke selv kom ud at rejse, smagte det dog lidt af udlandet og i den periode lærte jeg også de små gule "Herman Nelson" varmeapparater at kende, men det vender jeg tilbage til. I begyndelsen af foråret 1959 begynder udlængslen at trække igen.

Jeg tilbragte en hel del tid i Tropicana-Bar i Teaterpassagen og en af de gutter som også kom der, var kontorbetjent i Grønlandske Handel og fortalte en aften, at han lige havde afleveret teksten til en stor annonce til hovedaviserne om arbejde på Thule i Grønland. Den ville fremkomme førstkomne tirsdag morgen. Det drejede sig om arbejde for det amerikanske radioselskab RCA, som var ved at bygge en meget stor radarstation på Thule Air Base og de søgte nu folk, mekanikere, arbejdsmænd, kokke, rengøringsfolk og chauffører. Der var tale om etårs kontrakter som kunne forlænges, fri kost og logi og en løn for mekanikere på 36,000 kroner årlig, uden skat, muligheder for ferie i USA, fri ud og hjemrejse, hvis man blev kontraktperioden ud. Min kammerat foreslog at vi søgte et job der og prøvede lykken i det kolde nord.

Et år uden damer kunne vi vel klare !!! Det lød spændende og inden avisen var på gaden, ville vi troppe op på Grønlandske Handel og søge en af de ledige stillinger og han kendte en indgang så vi kunne komme ind tidligt og direkte til den ansvarlige.

Jeg boede hjemme og fortalte min mor om vore planer men hun var lidt ulden ved tanken for der taltes meget om druk og skørlevned mellem de danske arbejdere på Grønland og de Grønlandske piger men jeg kunne berolige hende med at der var ca. 10,000 mænd og ingen kvinder på selve Thule-basen og så vidste hun da i det mindste hvor hun havde mig det næste års tid.

Jeg vidste jo godt hvor Thule lå og om Knud Rasmussens slæderejser og beskrivelserne om livet på bopladsen ved Dundas-fjeldet og mindedes de gamle bøger fra Nyborg og så nu en chance for at komme derop og tjene en god skilling og blive en oplevelse rigere men vi var jo godt klar over at dette ville være en helt anden kop te. Nu er der jo ingen grund til at beskrive for jer, som har levet deroppe længe, hvordan Thule Air Base ser ud nu, men det vi kunne finde ud af på forhånd så nogenlunde sådan ud:

Thule Air Base: Stor amerikansk flybase i Thule-distriktet i NV-Grønland nær det gamle Thule, som måtte nedlægges ved anlæggelsen af basen, hvorefter den grønlandske befolkning flyttedes nordpå til Qanaq (Qaanaaq) på nordsiden af Inglefield Bugt. Anlagt 1951-53 af USA's luftvåben i henhold til en aftale af 1951 mellem USA og Danmark. De lave

temperaturer og til tider høje vindstyrker op til 100 knob bevirkede, at basen kostede 220 mill. \$ at bygge. Basens vigtige strategiske beliggenhed fremgår af, at den ligger midt i det opbyggede vestlige radarnetsystem, som et led i raketvarslingsystemet BMEWS imod angreb med interkontinentale raketter. Basen er udstyret med to startbaner à 3 km, syv avenuer, 19 gader, en 368 m. høj radiomast, telekommunikationscenter og værksteder og er indrettet som en moderne by med kraftværk, hospital, tennisbaner, swimmingpools, biografer og en række andre moderne faciliteter.



**I** umiddelbar nærhed ligger Dundas: Dansk-amerikansk vej- og telestation, anlagt 1932 i NV-Grønland på sydkysten af Wolstenholme Fjord; nuværende station oprettet 1948. På stedet lå tidligere byen Thule, hvis beboere i 1953 tvangsflyttedes 160 km nordpå til bopladsen Qânâq. Der findes endnu bygninger fra den gamle boplads Thule, anlagt af Knud Rasmussen, bl.a. hans eget beboelseshus samt en mindesten.



**I**nden afrejsen skulle vi gennem et ret omfattende lægecheck, for selv om der var de nødvendige hospitalsfaciliteter ville de ikke have halvsloje folk derop og da der jo var tale om en 12 timers arbejdsdag, var det ikke for svæklinge og folk med for stort spiritusforbrug og der krævedes en stærk psyke for at kunne udholde den arktiske vinter, uden sol og dagslys i 2-3 måneder. Det var dengang betragtet som "ret sejt" at arbejde på Grønland.

Kryolitminen i Ivigtut var for de helt barske entreprenørtyper, hårdt arbejde, mange penge og et barskt liv. Bygningshåndværkerne i byggerne, som opstillede huse og andre nymodens faciliteter, levede tættere på befolkningen og mange umage bekendtskaber blev stiftet når de grønlandske piger mødte de friske unge håndværkere som pludselig bragte nutiden til deres lille isolerede verden. Der var liv og glade dage. Mange grundlagde deres velstand efter at have arbejdet på Grønland i et eller flere år, andre drak sig en pukkel til og det der var værre.

**B**aserne blev endnu, for det meste, kørt af amerikanerne selv som rene baser for US. Air Force og de store amerikanske entreprenørfirmaer som havde opbygget baserne. Da jeg kom i 1959 var der mellem 8000-9000 fastboende og der kom flere til, i alle former for indkvartering, fra arktiske telte med plads til 10-12 mand til 3 etagers boligblokke med alle moderne faciliteter. Mange af servicefunktionerne skulle overtages af udsendte danskere og det gav mange jobs på et helt andet niveau end før og så var pengene skattefrie. Radio Corporation of America eller RCA, som jeg arbejdede for, stod for store dele af produktion, opstilling og drift af meget af elektronikken bag hele varslingsystemet. Andre entreprenører tog sig af vejarbejder, sprængning af grundfjeldet og andre jobs som krævede mange maskiner og mandskab.

**D**en 12. august 1959 var alt klar til afrejse. Jeg havde sagt mit arbejde op og meldt til og fra de relevante steder. Min mor havde arrangeret et lille afskedsparty for nogle af de nærmeste og kl. 23,00 stod jeg og 14 andre spændte unge

mennesker i Kastrup lufthavn og ventede på at komme til Sønder Strømfjord og derfra videre til Thule. Nu begyndte et nyt kapitel i mit unge liv. Hvad var det vi skulle op til ?, hvordan ville det gå ?, hvad med vinteren ?, natten og polarkuller..... Tusindvis af spørgsmål. Det hele var meget spændende.

Det var første gang jeg skulle flyve så langt, op over Norge, Island, Grønlands østkyst, henover øens enorme isklapper, ud vestover til de smukke dybe fjorde og næste morgen landede vi på Sønder Strømfjord. Efter planen skulle vi videre til Thule samme aften, men på grund af et forsinket fly fik vi to døgn her og benyttede tiden til at se på de nærmeste omgivelser og lære hinanden nærmere at kende. Fantastisk smuk natur, friske fyre ??.

Den videre transport nordover foregik i en US Air Force C-124 Cargomaster, med 3 etagers lastrum og plads til store mængder militært udstyr og efter godt tre timers flyvning henover et landskab som bare blev barskere og barskere efterhånden som vi kom nordover og landede på Thule Air Base hvor vi var ved at falde ud af maskinen af bare nysgerrighed, hvad var det der skete her ??????



Så snart formaliteterne var overstået fik vi anvist bolig i en af 6 nyopførte boligblokke på 3 etager, udstyret med alle moderne bekvemmeligheder som fjernsynsrum, gameroom, vaskemaskiner, tørretumblere, badeforhold og tremandskamre med skabe, senge, borde, stole og plads til ca. 2-300 mand.

Alt var så nyt at vi selv hentede det fra store containere nedenfor husene. Sengetøj og uldne tæpper, håndklæder, arktisk beklædning af det lækreste lækre, foret med pels i hættten, varme støvler og forede luffer. En ren svir. Senere samme dag blev jeg introduceret til vore nye chefer og arbejdsplads. Transportchefen hed Francis Mc. Kay. Værkstedschefen hed Max Guillette. Værkstedet var en kold garagebygning (S-103) nær Pitufik Avenue hvor der var indrettet nogle kontorer i den ene ende.

Vor vognpark bestod af 11 amerikanske skolebusser som kørte folk frem og tilbage mellem byen og "J-site" hvor de store radarskærme var ved at blive opstillet på et massivt højtliggende plateau ovenfor Wolstenholme fjorden, nogle stationcars og lidt forskelligt entreprenørmateriel. Vi skulle kun lave servicejobs og forebyggende vedligehold. Større arbejder skulle foretages på et stort Air Force værksted nede i "byen". Personalet kom efterhånden op på 12-15 chauffører og arbejdsmænd og jeg var i begyndelsen den eneste mekaniker.

Jeg fik udleveret en værkstøjskasse som må have kostet en formue. Det var min når jeg rejste hjem, hvis jeg passede på den. "Du må hellere se at få indrettet dig et værksted. Du kan hente materialer dér og dér. Det bliver snart vinter, du må hellere se at komme i gang, spørg hvis der er noget du vil vide. Vi begynder kl. 7 om morgenen, stopper kl. 7 om aftenen eller fortsætter til et job er slut. Hvad har du lavet før ?, Taler du et forståeligt engelsk ?. Der er en times middagspause mellem 12 og 13 og coffeebreaks når det passer ind i billedet. Det skal nok gå alt sammen, velkommen, lad os køre en tur så skal jeg vise dig basen og de nærmeste omgivelser". Cirka sådan var den modtagelse jeg fik på værkstedet den første dag. Sikke en udfordring, nu skulle der sgu ske noget her på "tulle".

Vi besøgte de forskellige steder jeg ville få berøring med, blev sat ind i de forhold vi skulle arbejde under, så en masse nye ting og måder at arbejde på og jeg blev meget imponeret over størrelsen på det hele og den aktivitet som var alle steder. Indtrykkene for ind i hovedet fra alle sider, alt var helt nyt nu.

Det arktiske år har, som I nu ved, to yderpunkter. Den iskolde bælgmørke vinter, som varer fra midt i november til sidst i januar hvor solen er så langt nede under horisonten at mørket er totalt, kun stjernernes skin og månens lys, når den da er fremme. Temperaturerne kom ekstremt langt ned, - 40 grader celsius er ikke noget særsyn. Næsten alt er lammet af kulde. Det er ulideligt koldt at arbejde og være ude og det undgås mest muligt.

Køretøjer og motorer må holdes i gang uafbrudt. for ikke at nedfryse totalt. Om natten må motorerne holdes varme med elektrisk opvarmning. Der køres med ren frostvæske, ingen fortynding. Tynd olie bliver stift som kold beg.

Arktiske storme med hastigheder på op til 150 kilometer i timen farer henover landet, river alt løst med sig og omfordeler snedriverne. Vejrets vildskab inddeles i "faser" og at opholde sig ude i en "fase-3" situation kan let indebære livsrisiko hvis reglerne brydes, mens ubeskrivelige mængder sne styrter ned i hele og halve dage. Det er også en meget smuk og fascinerende tid. Det mørke himmelhælv er fyldt med blinkende stjerner i den dybfrosne sorte lange nat. Af og til spillede nordlys henover himlen i et tavst lysshow, som kunne dække hele horisonten med alle regnbuens farver i timevis og så bare forsvinde i et nu og efterlade alt sort.

Når månen var fuld, kastede den sit blege lys mod sneen, og alt fik et isblåt skær af ekstrem nedfrysning. Kun de som er godt sikret mod kuldens iskolde favntag vovede sig ud i den iskolde nat. Selv et mindre fejltrin kunne koste livet. Endelig en dag, først i februar, kommer solen så højt op at dens stråler kan ses fra det højeste punkt i byen, vild jubel. Nu går det den rigtige vej mod lyset og mildere vinde, grønne skrænter fulde af små forknytte blomster som skal nå igennem deres livscyklus i en kort hektisk sommer, med lyset strålende ned 24 timer i døgnet. Sneen begynder at smelte, alt er tørt og silende vand, temperaturerne stiger og landet lever op.

Isen, som har bundet fjordene og gjort lange slæderejser mulige, bryder op, først i enorme flager som driver mod

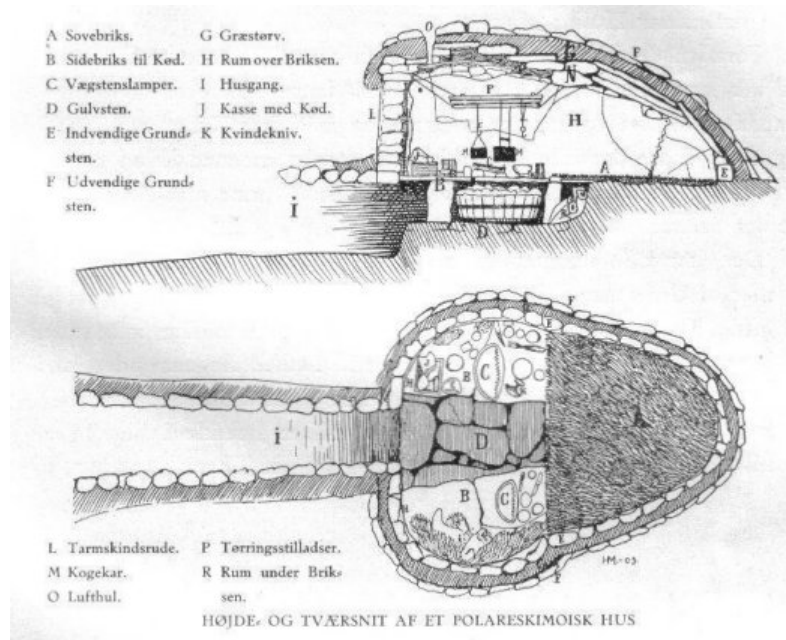
Polarhavet i takt med havets puls, siden i mindre stykker og til sidst det åbnede blå hav som igen er klar til at modtage nye mængder af enormt store langsomt drivende isbjerge som hele tiden slippes løs fra de evigt kælvende gletschere i bunden af Wolstenholme fjorden. Så er den højarktiske sommer med sit solstrålebombardement og varme på sit højeste. Så smiler landet. Forår går med at vente på sommer. Efterår går med at vente på vinter. Landet er vildt, barskt og voldsomt. Thule ligger i en dal mellem to lave bjergrygge, åben ud mod havet og ind mod iskappen.

"J-site" lå på et højt plateau ca. 10-12 kilometer fra basen og stedet hvor raketsporingsantennen var ved at blive opsat og skulle skue mod de nordøstlige horisonter. Hver antenne var på størrelse med en fodboldbane med internationale mål og opretstående, støttet af flere meter tykke stålben. Mellem hver antenne er overdækkede transportkorridorer, hvor mandskabet skulle transporteres frem og tilbage i fast ruteafart af små vogne i lange togstammer. I tilfælde af uvejr kan mange mennesker overnatte der i lang tid og der findes kantiner på strategiske steder. Tusindvis af teknikere arbejdede der og med tiden ville anlægget blive et vitalt led i et netværk af stationer som skal sikre Vesten mod uvarslede raketangreb fra øst. Vi er midt i den kolde krig. Basen er forsvaret af flere raketbatterier, luftvåbnet har et antal F-102 jets til rådighed. Der bygges forsøgsstationer dybt nede under indlandsisen og der er aktiviteter alle steder.



Få kilometer fra basen ligger de efterladte rester fra den eskimoiske boplads Qânâq og det "Thule" som Knud Rasmussen kaldte den handelsstation han og Peter Freuchen oprettede i 1910. Flere steder ses rester af forfaldne huse lavet af græstørv og drivtømmer. Huse som engang dannede rammen om mange familiers dagligdag i dette barske land. Ruiner af gamle gravsteder hvor knoglestykker og dele af gravenes indhold ligger ubeskyttede hen.





**E**n stor mindesten for Knud Rasmussen. En flagstang. Nogle få nyere træhuse som blev beboet af de danskere som boede der i årevis uden megen kontakt til Danmark. Alt forladt i hast, kun ganske få er tilbage. Yderst ligger stedets vartegn Thule-fjeldet, en aflang, høj klippeformation med stejle utilgængelige skrænter og et fladt vindblæst plateau øverst som kun kan nås efter en farlig klatretur på det sidste lodrette stykke klippe.

**N**ær det yderste punkt står en stenvarde og Peter Freuchens aske er spredt ud over fjeldet, som en sidste tribut til landets skønhed og vildskab og en mand som mistede sin førlighed men vandt lykken blandt sine eskimoiske venner og ikke mindst veninder. For den som kan lide den barske natur og se det storslåede i elementernes rasen er det en oplevelse af de store. For den som ikke har harmoni i sig selv, var det slemt i den lange mørke nat at længes hjem til mere kendte omgivelser, længsel efter sin familie kan være et helvede og mange måtte rejse hjem før tiden. Stærk tørst og umådeholden drikkeri har ødelagt mange på Grønland og ægteskaber i Danmark. Da vi kom i midten af august, var der både dag og nat endnu og et vidunderligt vejr, solen skinnede fra en skyfri himmel i ugevis.

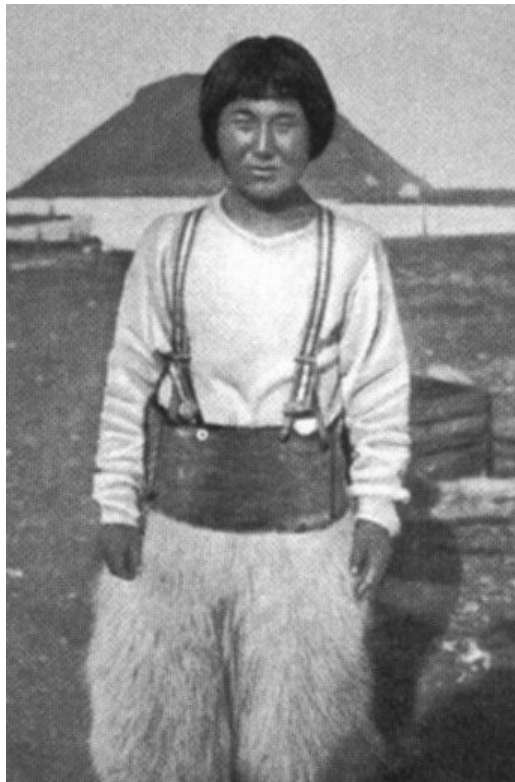
**D**er blev sørget godt for os i alle ender og kanter. En stor ny spisesal til ca. 1000 mennesker med alt i moderne rationel køkkendrift. Fantastisk god amerikansk inspireret mad, frisk frugt og frisk mælk dagligt, ingen smalle steder. Biografer som for en billig penge viste de seneste amerikanske film. Snackbars med alle former for typisk amerikansk fastfood, milkshakes, en rigtig drugstore med jukeboks og pool-room. Px,es hvor vi på lige vilkår med de amerikanske soldater kunne købe langt mere end de mindste fornødenheder, tøj, radioer, fjernsyn, plader, fotoudstyr, alt hvad hjertet kunne begære og et kæmpekatalog at vælge fra, hvis du ville have sendt noget helt specielt op fra Amerika.

**M**otionscentre og senere en komplet svømmehal bygget i en hangar. Hobbyshops med tilbud om alle former for hobbyarbejder, selvbyg, fotoshop. Airmens Club, hvor civilt personale havde adgang. NCO Club for funktionærgrupperne og til sidst Officers Club for ledergrupperne. Alle stederne var der mulighed for kortspil, crap-games, slotmachines, barer med meget rimelige priser og stort udvalg i både vådt og tørt. Visse aftener var der levende musik af lokale orkestre og importerede USO-shows med amerikanske kunstnere af begge køn. Men frem for alt var der naturen og lange vandreture til udvalgte mål, ofte på ture som kunne strække sig over flere dage og overnatninger i det fri.

**N**ye folk kom til og blandt dem Freddy, som også skulle arbejde som mekaniker. Hans kontrafej havde jeg godt set flere gange på forskellige restauranter inde i byen. Vi blev hurtigt fine venner og besteg sammen Thule-fjeldet og lagde hver vor sten til varden. Ved flere lejligheder besøgte vi ruinerne på den gamle boplads og købte skind hos et par af de få fastboende eskimoer.



Personligt købte jeg et sælskind af en af de få nulevende eskimoer som havde kendt og fulgt Knud Rasmussen på flere af hans store ekspeditioner, den dengang 17 årige "Bådsmand", som nu var en højt agtet gammel storfanger i tresserne og nu havde andre til at fange for sig. Disse besøg og vor fantasi sendte os på lange slædeture og en særlig atmosfære herskede når et eller flere slædehold kom på besøg langvejs fra eller drog af sted mod videre mål over is og land. Det var ren eventyr at være der. Lige taget ud af min onkels fortællinger og bøgerne, jeg var lige midt i det hele, endnu et fjernt mål var nået og skulle udforskes i et helt års cyklus. Om sommeren, når isen i Wolstenholmfjorden var ved at bryde op, kom først et par kraftige isbrydere fra den amerikansk flåde og lavede ravage i ismasserne og så begyndte isgangen med de kæmpestore isbjerge som havde været bundet af havisen fra året før.

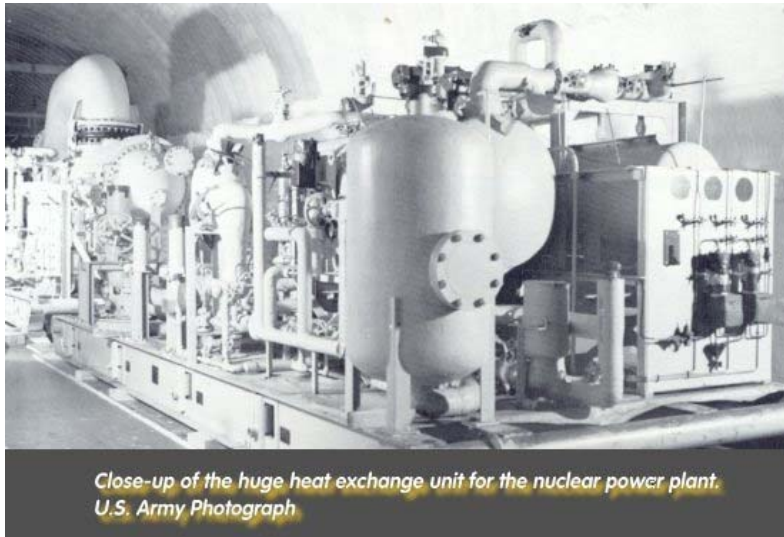


Efterhånden som isen løsnedes, tog strømmen isflagerne og isbjergene og førte dem ud af bugten mod åbent vand. Så kom forsyningskibene med de af næste års forbrugsgoder som ikke kunne flyves ind. Senere kom klunerskibene og fjernede alt det udgåede materiel, som enten blev sat i stand eller videresolgt på auktioner verden over. For at adspredde befolkningen efter de lange vintermåneder, blev der arrangeret udflugter ind i fjorden med isbryderen "USS. Westwind" og på en af turene var vi helt inde ved en gletsjer, opkaldt efter Knud Rasmussen. Det er et ret så fascinerende syn at stå ved en kæmpestor kælvende isbræ. Konstant skyder den store isstykker ud i havet, hvor de skaber flere meter høje bølger og driver videre mod deres egen tilintetgørelse og opløsning i det kolde arktiske hav.

Men arbejdet skulle også passes, hver dag. Hver morgen skulle køretøjerne vækkes af den iskolde dvale og gøres klar til at køre folkene til arbejdet, både nær og fjern. De 11 busser var født som skolebusser, med automatgear, uden varme i det kolde klima og i alle forhold uegnede til formålet. Dagligdagen blev hurtig rutine. 12 timers arbejde i et ekstremt klima trætter og kræver hvile, hvis fritiden også skal passes.

Men selv om vi havde lange arbejdsdage, var der tid til lange vandreture og ture ind til iskapen. Cirka 5-8 kilometer inde på selve iskapen lå 2 forsøgelejligheder, Camp Tuto og Camp Century. Man havde ganske enkelt valgt et passende sted og med specielle maskiner, gravet et hul i isen med lange gange og store haller til maskiner og beboelse og opstillet barakker til folkene, som boede der i ret lange perioder. Nogle af køleskabene bestod ganske enkelt af en låge og hylderne var skrabet ud af isvæggen.

Energiforsyningen til Camp Century bestod, så vidt vi fik fortalt, af et lille atomenergianlæg. Det skal nok passe for de fik aldrig sendt olie eller andet brændstof ind til lejren. På og omkring Thule Air Base er der mange hemmeligheder, ikke mindst de mange raketanlæg som beskytter basen mod angreb og uventede gæster østfra.



*Close-up of the huge heat exchange unit for the nuclear power plant.  
U.S. Army Photograph*

**D**er var en flittig korrespondance mellem København og Thule, folk gik og kom og bragte ting med hjemmefra, engang imellem kom hjemveen på besøg og fik tiden til at føles lang og selvmedlidenheden stor, men livet gik videre, den ene dag tog den næste og hjemrejsen skimtedes i horisonten og kom nærmere dag for dag.

**M**ange forlængede deres kontrakter flere år i træk og tjente store penge og investerede klogt, andre brugte bare løs og fik ikke meget med hjem når tiden var inde. Når de store vinterstorme satte ind, var vi tit midt det hvide inferno når køretøjer og mandskab skulle hjælpes ude på de sne og isfyldte veje, hvis de var kørt fast eller brudt ned under de ekstreme vilkår. Her var der tale om virkelige personlige udfordringer. Hver morgen og aften skulle der transporteres 300-400 teknikere og bygningsfolk til og fra "J-site. Sommer og vinter, tit i arktiske storme og tykt snevejr med meget ringe (eller slet ingen) sigtbarhed, med temperaturer ned til -40 grader celsius.

**N**år et køretøj brækkede ned, eller bare punkterede på de ret dårlige veje, fik vi besked over radioen og så var det bare af sted og se at få fundet køretøjet og få folkene hjem og ind i varmen. At skifte hjul under de omstændigheder er ikke nogen spas når stormen hyler og sneen blænder og kroppen er gennemkold.

**V**i lærte en hel del om rationel stordrift. Når et køretøj kom hjem med større skader som f.eks. krævede reparation af gearkasser eller motor, plejer vi i Danmark at reparere os ud af problemerne. Det syntes Max ikke var rationelt. Han gik ind for enhedsudskiftning. Man skiller ikke motorer ad og sliber ventiler. Man sætter et nyt topstykke på og sender det gamle til reparation i USA. Det drejede sig om at tænke stort. "US Air Force har 10,000 busser af denne slags. På vore fabrikker har de alt de skal bruge for at lave det rationelt og billigst. Det kan vi ikke hamle op med her. Hent et nyt på lageret, sæt det på, så kører bussen igen om en time. Hvis vi skal lave det her vil det tage en hel dag og hjemme er der måske en person som bliver arbejdsløs. Se at komme i gang. Folkene venter. Her reparerer vi ikke gearkasse. Vi lægger en "ombytter" i".

**P**å et tidspunkt, da kun 3 af de 11 busser var i operationsklar stand, kunne vi ikke længere nå at køre folkene på arbejde og vor chef Max bestilte 3 nye busser til omgående levering. De blev leveret pr. lastfly indenfor 8 timer og gik direkte i drift. En dag kaldte Max på mig og sagde jeg skulle gå op på landingsbanen. "De nye busser var kommet. Gå lige op og hent dem. Husk at kvittere for dem" Ind ruller et af de store lastfly. En Sergent kommer ud af flyet og spørger om jeg er Mister Nielsen. Kvitter lige her så kommer busserne. Ned ruller losserampen og ud ruller 3 fabriksnye busser. "Check dem lige for motorolie, tank dem op og køør dem ned og prop folkene ind og lad dem komme på arbejde". Store forhold.

**E**n fantastisk vilje til at opnå resultater, at få tingene gjort og komme videre i programmet i en professionel ånd. "Business before pleasure". På de mere private linier var det en ret stor udfordring at leve i det arktiske. Egentlig var det jo min første rigtige kontakt med den store verden. Mange af de entreprenørtyper som arbejdede for de amerikanske firmaer var jo erfarne folk som arbejdede på forskellige projekter overalt i verden. Det var ikke typer som altid spildte tiden med "small-talk".

**12** timers arbejde under de ekstreme og meget barske omstændigheder kræver en særlig mentalitet. Har man ikke den, kan livet og savnet af familien let blive et helvede og i fritiden kobles der helt fra og spiritus er ikke løsningen. Hvis man derimod havde evnen til at blande sig i det stærkt mandsprægede og meget isolerede samfund og i øvrigt kunne beskæftige sig selv i fritiden, kunne opholdet lære en en hel del om god omgangstone blandt arbejdskolleger. Det var en god skole som gav megen inspiration til senere brug og tiden der åbnede senere mange døre. En lærerig tid.

**I** august 1960 fik basen besøg af den danske kongefamilie. Hele basen stod på den anden ende. Alt blev ryddet op og selv de små hvide sten langs vejkanterne blev malet. Vi var inviteret med til at hilse på og Kongen og hans familie som havde tid til at henvende sig til flere af os som mødte deres øjne. Freddy har et asiatick islæt i sit blod og da kongen kom forbi hvor vi stod, henvendte han sig direkte til Freddy og spurgte om han var grønlandser. Det måtte Freddy jo sige nej til, men kongen vidste bedre og svarede blot "Ja, noget må der da være om det".

**D**a sommeren 1960 gik på hæld, var vi ved at være klar til at rejse hjem som garvede "Thule-folk". Vi havde stået tiden ud, levet et helt år på en af verdens hårdeste arbejdspladser "The Northernmost Air Base In The World", bare få hundrede mil fra Nordpolen. Vi var meget seje da vi gik ombord i flyveren som skulle bringe os ud af Arktis og til Sønder Strømfjord på vej tilbage til civilisationen og det glade liv.



**S**elv var jeg belæsset med gods og gaver, gode minder og ca. 30,000 kroner i banken. Mig var der ingen der kunne vælte. Da vi senere lettede fra Søndre Strømfjord og fløj ind over indlandsisen var vi mange som ikke lige tænkte på at skulle vende tilbage til Grønland. Basebaccillen havde ikke ramt os, vi havde nok i een periode. Jeg burde have vidst bedre.

**V**i landede på årsdagen for vor afrejse. Mange blev hentet af hele familien og kysset og krammet i gensynsglæde. Farmand var kommet hjem med mange penge og nu skulle der festes. Andre forlod lufthavnen i skuffelse. Tre af os, Claus fra Sorø, Flemming fra Gladsaxe og jeg tog en taxa til Kongens Nytorv, lod chaufføren vente på Strøget medens vi ekviperede os overdådigt fra byens bedste herreforretninger, smed varerne ind i taxaen og bad ham følge os op ad Strøget i et passende tempo.

**V**i afsluttede med at invitere chaufføren på middag i restaurant de 7 Nationer hvor vi drak Claus fuld og sendte ham hjem til Sorø i taxaen, som også havde en god dag. Hjemme på Petersborgvej var der også gensynsglæde, der skulle berettes om nyt fra ude og hjemme, gamle forbindelser skulle genoprettes, der skulle tales om den nærmeste fremtids planer og hvad de mange penge skulle bruges til.

## Peter Freuchen



De som ikke er bekendt med Knud Rasmussens og Peter Freuchens liv og færd i de arktiske områder, kender formodentlig heller ikke historien om hvordan Peter Freuchen var så uheldig at få forfrysning og senere koldbrand i den venstre fod under en længere rejse til Hudson Bay, i 1932. Konsekvensen af dette uheld blev, at Freuchens fod til sidst måtte amputeres for sikre at koldbranden ikke skulle trænge længere op i benet. For ligesom at gøre opmærksom på farligt og dramatisk et sådan uheld kan udvikle sig, følger her en meget summarisk beskrivelse af forløbet. Uheldet er detaljeret beskrevet i Freuchens bog "fra Thule til Rio", Forlaget Fremad fra 1956. Hele bogen er meget spændende og kan varmt anbefales, både for folk som lever i det arktiske og for de som bare kan lide at læse om Thules helte.

Det hele starter med at Freuchen kører vild under en stærk storm med tæt snefygning og ikke kan komme længere og må forsøge at slå lejr, men på grund af sneens beskaffenhed er det ikke muligt at bygge en iglo og han er nødt til at vandre frem og tilbage hele natten for at holde sig varm. Endelig får han skubbet noget sne sammen i nærheden af en klippe hvor der er dannet en lille grube i sneen og skubber slæden henover og skaffer sig lidt beskyttelse mod stormen og falder i søvn.

Da han vågner igen opdager han at han nærmest er sneet inde og samtidig ser han at soveposen er frosset fast og at han ikke kan komme ud i det fri. Tingene udvikler sig hele tiden til det værre og til sidst er han så udmattet at han igen falder i søvn. Alt hans grej ligger fortsat på slæden og han har intet værktøj som han kan bruge til at skrabe et så stort hul i sneen at han kan komme ud. I bestræbelserne for at komme fri, kommer han til at dreje sig så hans kraftige skæg fryser fast til den ene slædemede og for at komme fri herfra må han bogstavelig rive skægget fra huden så blodet løber ned af halsen.

Han er nu stærkt hæmmet i sine bevægelser af den tunge pels som har forskubbet sig og som sidste udvej former han sin bløde afføring til en mejsel og da den er frosset stiv nok, bruger han den til at lave et hul som er stort nok til at slippe ud af sit kolde trange isfængsel. Da han forsøger at rejse sig, kan han ikke stå på venstre ben, som nu helt følelsesløst. Efter at være faldet i søvn igen og vækket af sin kammerat Patloq, må de skære hans kamikker af og opdager at venstre fod nu er forsvundet i en frossen blære på størrelse med en fodbold. De må forlade deres forråd og rejser hjemover og deres termometre viser at temperaturen har været nede på -54 grader. Siksik, en eskimokvinde som har erfaringer med forfrysninger forsøger at holde foden lun med lemminger som hun dræber og lægger på såret til også de bliver kolde. Kødet på foden begynder at rådne og falde af i store stykker og til sidst stikker de bare knogler frem af såret som væsker og lugter forfærdeligt. Siksik tilbyder at bide tæerne af Freuchen fordi hun mener, at hvis de bliver bidt af vil de onde ånder ikke brede sig. Hun kommer med et godt tilbud, "Det er ikke umuligt, at en sølle kvinde kan udføre det så godt, at

der bliver givet en uldtrøje til tak". Hun fik uldtrøjen men Freuchen må afslå tilbuddet.

**D**et ender så med at Freuchen selv tager en bidetang, lod den bide over de nøgne knogler og hugger til med en hammer. Som han skriver i bogen, "Mærkeligt nok gjorde det voldsomt ondt. Måske var det tanken, måske mærkedes det virkelig, jeg ligefrem græd over mig selv og lindring fik jeg ikke i benet. Måske var det som sagt mere tanken om at miste lidt af mine lemmer, der fik mig til at sørge. Hver mand holder jo lidt af sin krop og han finder den for kostbar til at smide noget væk før tiden".

**D**a de efterhånden kommer til mere civiliserede områder kommer foden under midlertidig lægehandling og flere gange under turen hjem til Thule springer såret op og det blive mere og mere klart at der skal en mere kvalificeret behandling til for at redde benet. Efter en rejse med ulidelige smerter når de til Thule og tager videre sydpå til Upernivik og Umanak og er endelig på vej til Danmark hvor foden amputeres på Hjemmet for vanføre. Freuchen er godt klar over at hans tid som nordpolsfarer er slut og han køber en gård på øen Enehøje i det lollandske øhav og begynder at skrive sine mange spændende bøger som bliver trykt i mange lande. En eventyrlig karriere er slut og Freuchen begynder sine verdensomspændende rejser, "Fra Thule til Rio" og alt inclusive. Læs selv bogen.

**N**år man tænker på de fantastiske hospitalsfaciliteter som nu om dage findes på baserne, må man sige at der bliver gjort noget for personalet, hvis uheldet skulle være ude. Det kræver en ganske særlig psyke og viljestyrke for at vandre bag slæden fra Canada til Thule med koldbrand i foden.

Man må beundre deres indsats. Det var nogle mandfolk af særlig karakter. Det første stykke tid gik godt nok med at ture rundt i natlivet med vennerne og spille smart med alle mine penge og jeg havde en herlig tid som rigmand i Tropicana og resten af byen. De fik hurtigt ben at gå på og da jeg kom til sommeren 61 var tempoet sat væsentligt ned og de fleste penge brugt.

## Søndre Strømfjord

**S**å så jeg pludselig en annonce hvori Danish Arctic Contractors, DAC. søgte håndværkere og arbejdsmænd til Søndre Strømfjord. Det amerikanske luftvåben ønskede at reducere sit personale på basen og ville lade væsentlige servicefunktioner overtage af civile. Blandt andet søgte de en Supervisor eller værkfører til at lede et værksted som vedligeholdt og reparerede det hjælpeudstyr der bruges til at holde flyene startklare med, når de holdt standby under mellemlanding eller skulle til reparation. 256 benzindrevne varmekanoner af en type jeg kendte ret godt fra tiden i SAS, mobile generatorer, lysanlæg, hydrauliske hjælpeaggregater, traktorer og køretøjer og en stab på 12-15 mekanikere, et par arbejdsmænd og en lagermand.

**A**lt sammen materiel jeg kendte og brugte som mekaniker i SAS. Det måtte lige være et job for mig og med mine erfaringer fra Thule og SAS var jeg næsten selvsikeren og så heldig at få jobbet. Årsløn 48,000 kroner skattefrit om året, gratis kost og logi, mulighed for forlængelse. På grund af min erfaring fra både SAS og Thule kunne jeg dokumentere at have de krævede forudsætninger og fik jobbet. Jeg var netop fyldt 26 år den sommer. Atter havde heldet været med mig og efter endnu en afskedsmiddag og farvel til venner og bekendte stod jeg en tidlig morgen den 1. september 1961 igen på Søndre Strømfjord som skulle blive mit hjem de næste 20 måneder. Det havde jeg ikke troet da jeg forlod Grønland året før.

**S**øndre Strømfjord: Kangerlussuaq; fjord i Vestgrønland, på 66° nordlig bredde, meget smal, ca. 170 km lang. Flyveplads anlagt af USA 1942-45 med betegnelsen Bluie West 8, 1954-67 også civilt område som mellemstation på ruten København-Los Angeles. Moderne transithotel; fra 1967 centrum for flyforbindelsen Danmark-Grønland. Søndre Strømfjord ligger lige nord for Polarkredsen og selv om det selvsagt er koldt om vinteren, med temperaturer ned til 20-30 grader celsius, er det langt fra den fimbulvinter som hersker på Thule. Sydpå er sommeren meget længere og det giver mulighed for langt flere udendørsaktiviteter Der er stor forskel på vejret i Thule og Søndre Strømfjord og i lige linie vel en afstand på 1500 kilometer.

**F**ra selve basen til indlandsisens rand er vel ca. 10-12 kilometer og en skøn vandretur i et uberørt landskab og vi var tit på jagt og weekendture i området. Det var tilladt at købe og eje skydevåben og i de lange sommerdøgn kunne vi gå på rypejagt og sælge nogle af dem til SAS-hotellet på den anden side af startbanen, hvor Asgers bror var ansat som kok. I nærheden af basen ligger Lake Ferguson hvor man kunne fiske og sejle og i øvrigt nyde naturen, nogle forsøgte at bade der men koldt vand har aldrig virket tillokkende på mig. Også der var arbejdstiden på 12 timer, men alligevel havde vi tid til andet end at arbejde og sove.

**L**igesom på Thule var der også en række andre fritidstilbud og specielt i biografen opholdt vi os meget, ja de første 3 måneder var vi i biografen 89 gange og så alle de nyeste amerikanske film. Som på alle amerikanske militærforlægninger var der en "BX" med masser af gode tilbud og hvad de ikke havde, kunne skaffes. I basens NCO Club kunne vi forlyste os med alle former for spil og et godt udbud af amerikansk mad, ikke mindst store lækre bøffer og noget til at skylle ned med.

**D**a jeg overtog "Ground Power Shoppen", havde den til huse i en af de store gamle hangarer. Alt materiellet stod hulter til bulter, meget af det fungerede ikke og de unge amerikanske soldater, som skulle vedligeholde og reparere udstyret, anede ikke hvordan det virkede, endnu mindre hvordan det skulle repareres og kunne slet ikke følge med i det tempo det brød ned. Reservedele var det småt med, engagementet hos soldaterne var lavt, de skulle snart hjem til staterne eller udstationeres andre steder.



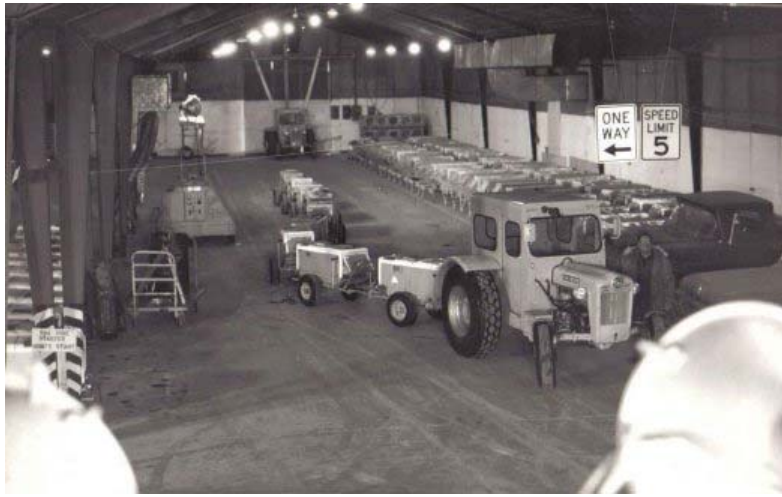
Den militære del af Sønder Strømfjord var en fuldt operativ Air Base som blandt andet var udgangspunkt for de mange fly som kom fra USA og skulle videre til de isolerede DEW varslingsstationer inde på selve indlandsisen med udstyr, mad og personale eller til Thule og Station Nord. Den kolde krig var på sit absolutte nulpunkt og basen derfor også et vigtigt led i hele den intense trafik af mandskab og udstyr som førtes videre frem til andre baser i det europæiske område. Men vigtigst i hele spillet var de 6 store KC 97 tankfly som stod standby og klar til at gå på vingerne og levere brændstof til de endnu større atombombebærende B-52 fly som konstant var i luften over hele det arktiske område mellem USA, Nato's forsvarsområde og Sovjetunionen.



Ground Power shoppens opgave var at sørge for at disse fly altid, 365 dage om året, 24 timer i døgnet, var opvarmede og klar til at gå i luften med 7 minutters varsel. Ikke 8 minutter men 7. Ud over varmen, skulle der altid være et vist backup af generatorer og andre hjælpeaggregater så opstart og take-off ikke blev forsinket. Helt igennem var det en militær operation som krævede præcision og omhu og der var ingen plads til slaphed eller forsinkelser. Soldaterne i shoppen modtog os med nogen skepsis og tvivlede på at vi kunne leve op til kravene men var alligevel glade for at få hjælp.

Heldigvis viste det sig at de 12-15 mekanikere som kom til at arbejde sammen med mig de næste mange måneder hurtigt lærte hvordan "The Hermann Nelson Heater" virkede og skulle repareres og i løbet af 14 dage havde vi så meget styr på tingene at vi måtte bede soldaterne trække sig tilbage. De gik bare i vejen. Samtidig var jeg så heldig at blive gode venner med de officerer som styrede hele den komplicerede operation, dels fordi jeg jo kendte til omgangstonen blandt soldaterne fra min tid på Thule og ikke mindst fordi jeg var vant til at omgås fly fra min tid i SAS og kendte til det udstyr som brugtes.

Efter en måneds tid havde vi fået arrangeret os og ryddet op i alt rodet, fået indrettet vort værksted som vi ville og kunne påbegynde en hårdt tiltrængt gennemgang af udstyr, værktøj og reservedele og få bestilt hvad vi kunne se vi skulle bruge i den kommende vinter.



**I** begyndelsen var det os strengt forbudt bare at komme i nærheden af det område hvor tankflyene stod parkeret, men efterhånden som vi beviste at vi var opgaven voksen og brokkede os over at soldaterne ikke behandlede materiellet rigtigt og bare lod det køre til det løb tør for olie og brændstof, fik vi lov til at komme forbi de stærkt bevæbnede vagter og helt op til flyene. Det var vi meget stolte over. Nu var vi med helt fremme.

**I** den kolde tid, fra sidst i september og frem til april, var der altid folk på vagt i shoppen. Hver fjerde time blev ca. 30 varmeapparater udskiftet, sendt til service, fyldt op med brændstof og gjort klar til næste omskiftning og til sidst havde vi konstant 80-90 % af vort materiel køreklar døgnet rundt og altid reserver stående klar.

**F**or mig personligt var det en stor tilfredsstillelse at vi fik etableret et så godt samarbejde at jeg kunne gå ind og ud af operationscentret uden hindring og i mange tilfælde deltage i planlægningen af de aktiviteter som skulle finde sted. På et tidspunkt skulle værkstedet flyttes fra hangaren og til en lagerbygning nærmere "fligh-linen" og takket vort gode forhold til de SAC officerer som var ansvarlige for tankeroperationen, fik vi indrettet os med et varmt og hyggeligt kontor og lager og et særdeles velfungerende værksted.

**V**edligeholdelsen af disse varmeapparater kostede uhyrlige summer og ved at ændre en anelse på apparaternes hældning, opdagede vi at kondensvandet inde i selve varmeudveksleren bedre kunne løbe ud og i løbet af sommeren 62 blev alle heaterne modificeret, hovedrepareret og malet og fra det tidspunkt faldt vort forbrug af reservedele så meget at der blev sendt et ingeniørhold fra fabrikken op for at se hvad det var vi havde lavet og få måneder efter blev alle heaters i hele verden modificeret efter vor ide og vore militære chefer var mindst lige så stolte over vore resultater som vi og pralede meget af os til de andre baser i det arktiske område.

**J**ohn F. Kennedy var USA,s Præsident i 1962 og på et tidspunkt da Sovjet begyndte at sende operationsklare missiler til Castro,s Cuba, spidsedes den kolde krig til i et par meget spændende måneder for os i "Ground Power". I oktober tog sagen en alvorlig drejning da JFK meddelte Sovjets Præsident Khrusjtjov, at enten kaldte han skibene med raketterne tilbage fra Cuba, eller også blev de stoppet, hvilket i realiteten betød krig. Samtidig hermed begyndte US Air Force at sende hundredvis af alle slags fly til Europa via Søndre Strømfjord.

**M**in gode ven, chefen for den lokale Strategic Air Comand, SAC., Lt. Col. Grover Y. Greene kom en dag op på værkstedet og bad mig kalde alle folkene sammen til en briefing om hvad der var ved at ske og fortalte os at basen ville blive erklæret i "Alert State", og nu ville han godt vide hvor han havde os og om han skulle sætte sine egne folk på jobbet eller kunne regne med vor støtte og loyalitet. Hvis han ikke kunne regne med os, måtte vi overgå til andet arbejde eller i yderste instans, rejse hjem. Det var klar snak. Der var ingen som ville hjem. Vi ville være med og da vi jo havde vist at de kunne regne med os, fik vi lov til at fortsætte det meget tætte samarbejde og høstede senere megen ære af vor indsats.

**A**lle mulige slags fly kom til os i hele eskadriller i den periode og vi arbejdede i døgndrift når det rigtigt gik løs. Ind gennem Søndre Strømfjords indflyvningskorridor kunne vi se flyene ligge i trappeformation og lande med 2-3 minutters interval, køre hen til et kort hvil og optankning, en bid brød og en tissetår og så af sted igen ind over indlandsisen og videre til baser på Island og i England. Det var virkelig en spændende tid.

**V**i var på vagt 24 timer i døgnet, sov i soveposer på kontoret og helt oppe på tåspidserne i de cirka 2 uger hvor det var mest hektisk og alle gutterne følte at de var med i noget stort og fik stor ros for vor indsats. Vi var alle meget stolte over vor indsats og følte os som et vigtigt led i en stor operation og da han rejste hjem, fik mine folk og jeg, gennem basens øverste militære chef og DAC en udtalelse, hvori han nævner at han ikke tidligere har set en så effektivt arbejdende gruppe og takker os for en strålende indsats under Cuba-krisen.

**S**om en personlig cadeau fik jeg en uges ferie på Thule hvor jeg ville besøge nogle af de gamle gutter fra min tid der og "da jeg nu var der alligevel, ville det være en god ide hvis jeg ville være venlig og afse tid til et besøg i den lokale ground-power shop og udveksle erfaringer med den løjtnant som ledede shoppen.

**D**et ville jeg jo gerne og fik på den måde en fornemmelse af hvordan jeg var indplaceret i den militære rangorden. I alle henseender opnåede vi et godt ry og der var rift om at få lov til at arbejde i vor afdeling og vi valgte kun de bedste til at hjælpe os og først når min uundværlige sjakbajs Asger havde testet deres kunnen og villighed til at gøre en ekstraordinær indsats sammen med resten af vor gruppe som en helhed, fik de allernådigst lov til at arbejde sammen med os. Vi var noget særligt.

**O**m sommeren er dagen 24 timer lang. Klimaet på Søndre Strømfjord er langt mildere end det højarktiske Thule og det gav mulighed for spændende vandreture både i det lokale område og ind til selve indlandsisen som ligger ca. 10-12 kilometer væk fra basen. Man skal være meget arrogant overfor den grønlandske naturs storhed hvis man ikke bliver

slået over sin egen lidenhed når man står foran indlandsisen som breder sig hundredvis af kilometer foran én. Det er et fantastisk syn og en oplevelse uden sidestykke.

De som var til jagt og fiskeri kunne bare tage for sig at retterne. I basens forretninger var et rigt udvalg af fiskeudstyr og mindre jagtgeværer. For mig og mine nærmeste venner, Asger og Frank, blev det rypejagten. Det var et meget drabeligt hold på 3-4 gutter som forlod basen til et par dages jagt i den smukke natur, overnatninger i det fri og lejrbrå.



Når jeg nu ser tilbage på min tid på Thule og Sønder Strømfjord, er jeg ikke i tvivl om at det var særdeles lærerige år. For det første fik jeg realiseret nogle af mine drengeindrømme om at komme til de steder jeg havde hørt om som dreng. Jeg fik afprøvet mig selv under de ekstreme arktiske forhold, både rent fagligt og socialt og modnedes af samværet med mennesker som jeg ellers aldrig ville have haft en chance for at møde.

Mine engelskkundskaber forbedredes enormt fordi jeg lærte sproget ved kilden, både indenfor min egen branche, de ledelsesmæssige aspekter og ikke mindst, daglig tale og skrift. Jeg lærte fornuften i at udføre et stykke arbejde rigtigt første gang og fandt ud af, at det at lede nogle medarbejdere i fælles stræben mod et fælles mål, gav mig meget større glæde og tilfredsstillelse end bare det at være "manden på gulvet". Og så modnedes jeg politisk og så dagligt beviser på at et liberalt samfund gav individet langt flere muligheder for personlig udvikling og glæde end tilfældet var i et samfund som var styret af en socialistisk ideologi.

Den 30. April 1963 udløb min kontrakt og så havde jeg fået nok af Grønland. Nu ville jeg hjem og se om jeg kunne drage nytte af mine erfaringer. Egentligt havde jeg ikke nogle konkrete planer eller tanker om hvad jeg ville tage mig til når jeg kom hjem. Jeg syntes bare, at nu havde jeg fået nok af Grønland og at næsten tre års cølibat forud for min 28 års fødselsdag måtte være nok. På det tidspunkt var mit største ønske nok at finde en sød pige at komme sammen med og se hvad det så kunne føre til. Mine umiddelbare behov for at rejse og opleve var mættede. Situationen på arbejdsmarkedet var god. Der var masser af stillingsannoncer om lederjobs i alle brancher og pudsigt nok var der endnu ikke ret mange ansøgere til de forskellige job, hvilket nok skyldtes at der heller ikke var ret mange som havde erfaringerne og "gåpåmod" nok til at påtage sig et reelt ledelsesansvar.

Jeg havde gjort op med mig selv at jeg ikke ville vedblive med blot at være mekaniker, det var ikke udfordrende nok med en fremtid med bare at skrue på beskidte biler, nu havde jeg prøvet tilfredsstillelsen og glæden ved at lede og fordele et stykke arbejde og havde papir på at det var jeg god til. Stort set har mine referencer fra Grønland skaffet alle mine efterfølgende gode jobs, både i Danmark, hvor jeg har været uddannelseskonsulent i 10 år, inspektør på en større arbejdsteknisk skole i København i 12 år og udlandet, hvor jeg har arbejdet for UN i Bangladesh under krigen i 1972, for DANIDA i Liberia og i Kenya fra 75-77 som chef for Nairobi's offentlige transportdepot, med ansvar for vedligehold af over 650 forskellige køretøjer, og deltaget i nødhjælpsarbejdet i forbindelse med sultkatastrofen i Eritrea i 1985-86. Man kan roligt sige at tiden på Grønland har banet vejen fremover for mig. Nu ville jeg lige holde lidt ferie først og havde jo lært af mine erfaringer fra hjemkomsten fra Thule og set at pengene hurtigt fik ben at gå på hvis ikke man selv holdt igen. Det måtte ikke ske en gang til. De ca. 65,000 kroner jeg havde nået at spare op denne gang skulle holde længe. Jeg startede med at købe nyt gaskomfur og fjernsyn til min mor, det ville vi begge have glæde af.

Jørgen Nielsen 

[Close Window](#)

Updated. dec.04.2006

