

Beskrivelse af en ufaglært Thulearbejders Daglige Tilværelse i 1968

Af Per Røn.

På opfordring af mine gode venner Jens Zinglersen og Hugo Elmer, henholdsvis formand og næstformand/sekretær i Thuleforeningen, er jeg blevet bedt om at fortælle lidt om dagligdagen på Thule Air Base, Grønland i tiden omkring 1967 og 1968.

For mit vedkommende var det i Roads and Grounds R&G, (basens entreprenøraftdeling) med ansættelse i Danish Construction Corporation. (DCC).

Min ankomst dertil skete den 17. maj 1967. Jeg havde et ½ år i forvejen uopfordret søgt, at få arbejde på basen, idet jeg kendte et par gutter, der var taget derop. De var ganske vist smede, men de skrev at der også var brug for ufaglærte, og det var jeg jo. Jeg havde kørt en del lastbil og havde en del erfaring med entreprenørmaskiner – så det var jo oplagt at jeg havnede i R&G på Thule.

Dog havde DCC en anden plan med mig, da jeg var ankommet, jeg skulle køre taxa. På basen var ingen private køretøjer og ingen buslinjer, men et udstrakt taxa-service system. Man kunne blot ringe til taxa-centralen, opgive sit transportønske – så kom der en taxa – og man blev kørt derhen, hvor man skulle. Den gode personalechef Holger Jessen ville i den anledning se mit kørekort, som jeg jo havde opgivet, havde alle de kvalificerende stempler! Men der var bare det lille problem at dette udmærkede dokument, befandt sig til ”opbevaring” hos politiet i 2 år!

Den gode personalechef tog det dog meget pænt, fordi det var ikke første gang han var ude for en sådan sag.

Nå det korte og det lange mandede ud i, at jeg blev spurgt om jeg kunne bruge en lufthammer, og det svarede jeg da Ja til! ”nå så kan du komme ud i R&G og så må vi jo se, hvad der videre skal ske. Jeg vidste jo at det fly, som havde bragt mig derop – var fløjet hjem igen og der var 14 dage til det næste – så der var jo lidt tid at løbe på.

Jeg blev derefter afhentet af en fyr, som sagde at han var ”supervisor” i R&G og at han hed ”Andy”. Hans rigtige navn var Anders Petersen. Han kørte mig ned i barak 425, som så blev mit hjem i de næste godt 2 år. Barak 425 var, som de fleste andre mandskabsbarakker udstyret med enkeltværelser og for enden af den lange gang der gik ned igennem barakken – lå der så bad og toilet rum. Toiletterne manglede døre, så man sad til offentlig beskuelse! Værelserne var 4 x 4 meter og der var seng, skrivebord og 1 stol. Det var det hele!

De fleste af beboerne i barak 425 var ansat i R&G, der var tillige også en del faglærte håndværkere, blandt andre de 2 smede, som jeg kendte hjemmefra. Så jeg følte mig i gode hænder.

Nogle af beboerne var nogle gamle garvede gutter, der havde været på basen og andre steder i Grønland i en del år. Så de så jo frem til at ham ”den nye mand” skulle bydes velkommen! Det

skete den første aften med en kop The! Med rom i. Rommen var altid af mærket Lemonheart og holdt en alkoholprocent på 80! "Theen bestod af lige dele af hver! Se nu vidste jeg godt nok, at det ikke var det rene saftevand, der blev serveret, idet jeg havde været FN-soldat både i Gaza og på Cypern i nogle år. Så jeg var ikke ukendt med "optagelsesritualer" og havde smagt "mosten" før – så jeg nød ikke så mange kopper!

Jeg skulle jo også møde på den nye arbejdsplads næste morgen kl. 06.00 – så disse gode fyre fik mig ikke drukket under bordet. Næste morgen kørte jeg med den bus, der hver morgen afhentede arbejderne i 425 og blev kørt ud til hangar 1, hvor R&G hørte til. Hangaren var meget stor måske tæt på 2000m² og med 12 til 15 meter til loftet. Men inden da havde vi indtaget et større måltid i Dining Hall 5, der havde åbentdøgnet rundt, der var morgenmad mellem kl. 05.00 og kl. 06.00 med alt tilhørende – æg, mælk, bacon, pølser, ristet brød, pandekager, ahornsirup, marmelade, ost og frugt.

I barakken og i bussen blev jeg jo konfronteret med de andre gutter, som jeg nu skulle til at arbejde sammen med – de var alle friske fyre mellem 20 og 50 år. 50 år var aldersgrænsen for at blive ansat – det blev dog senere ændret. I hangar 1 var der et daghold, der mødte på arbejde kl. 06.00 og havde fyraften kl. 18.00. På det tidspunkt mødte så natholdet, som så havde fyraften kl. 06.00. Begge hold havde "frokostpause" kl. 12.00 henholdsvis kl. 24.00. Pausen varede 1 time, og i det tidsrum, blev man kørt i bus til Dining Hall 5 og fik varm mad. Denne Pause skulle vi selv betale! Så arbejdsdagen var på 12 timer, hvor vi fik betaling for 11 timer. Arbejdsugen gik fra mandag til og med lørdag, og vi havde så søndagen fri. I alt var vi på arbejde i 72 timer om ugen og fik betaling for 66.

De største arbejdsopgaver indenfor R&G var, at rydde sne om vinteren og vedligeholde veje om sommeren. Alle veje var grusveje og den samlede vejstrækning indenfor hele forsvarsområdet ved Thule androg ca. 450 kilometer. Dertil kom selve Flyveplads området med 3 km startbane, store fly parkeringsområder samt en perimetervej.

Om sommeren var der jo ingen sne så arbejdet bestod for det meste i, at vedligeholde grusvejene, dels med at opfylde diverse skader med det sorte "skifergrus", som vi hentede helt ovre ved foden af Dundas fjeldet. Vejene blev vedligeholdt med udlægning af nyt grus, som en "grader" (vejhøvl) så fordelte så jævnt som muligt og derefter blev det tromlet helt fast. For at det så ikke skulle støve helt vildt, blev der kørt spildolie på. Når det var allerbedst, kunne det sammenlignes med en slags asfalt.

Der var ansat mange forskellige "glade drenge" på Thule Air Base.

Som sagt blev jeg ansat på dagholdet ved R&G, men midt på sommeren, blev jeg overført til natholdet, og det var jeg bestemt ikke ked af. Supervisoren (en slags formand) på natholdet var nemlig Christian Blixencrone-Møller – alle tiders fyr! Som han selv sagde, var han familiens sorte får! Han var ud af en af landets fineste familier. Vi har haft en forsvarschef der hed Blixencrone-Møller.

Sidst på sommeren var både dagholdet og natholdet fuldt optaget af, at opsætte ”markers” langs alle veje. De blev opsat med ca 8 meters mellemrum i hver vejkant. ”Markeren” bestod af en tynd jernpæl, hvor på der i ca 1,50 meters højde var fastgjort et stort cirkelformet refleks ligesom et stort ”Katteøje” Disse mærkepæle skulle så i den mørke vintertid, hjælpe med at holde chaufførerne og deres køretøjer på vejen, også når det var snestorm og sigtbarheden kunne falde til ganske få meter. opsætningen af alle disse mærkepæle, var et stort og krævende arbejde, idet vi jo gik mange kilometer ved siden af de køretøjer, som fragtede de mange tusindvis af pæle, der skulle opsættes. Om foråret når lyset kom tilbage, blev det hele så pillet ned igen, pælene vedligeholdet, beskadigede ”katteøjer” udskiftet og det hele blev så gentaget næste efterår. Man sov som en sten i fritiden!

Landingsbanen på Thule Air Base var så lang, 10.000 fod lig ca. 3000 meter, at alle datidens tunge bombemaskiner kunne anvende den til start og landing. For nogle typer var det dog nødvendigt at benytte bremsefaldskærme. Banen var i sin fulde bredde og længde belagt med asfalt. Da banen var anlagt på permafrost, var det nødvendigt at male hele banen hvid, således at solens lys og varme blev reflekteret. Ellers ville permafrosten blive beskadiget, og landingsbanen slå dybe brede revner og huller. Lige så snart der opstod småskader på banens belægning, blev disse omgående repareret af folkene fra R&G.

Asfalten man anvendte var den såkaldte Trinidad Asfalt, som der var oplagret i tusindvis af 200 liters tønder af. Trinidadasfalten findes i en stor asfaltsø på øen Trinidad og er flydende i søen mellem ca. 30 gr. Og 56 graders celsius. Når den fyldes på tønder og transporteres til Thule Basen størkner den naturligvis. Når man skulle bruge asfalten til at reparere landingsbanen med skulle man så benytte en oldgammel maskine med en fuldstændig Storm-P lignende indretning og virkemåde. Det var en såkaldt ”asfaltkoger”. Maskinen var selvkørende, var benzindrevet og asfalten blev opvarmet med gas. Den var således forsynet med både en gastank såvel som en benzintank. Ingen af os havde nogensinde set noget lignende og vi regnede den for at være livsfarlig at arbejde med.

Denne maskine blev vi på natholdet udstyret med, og ingen af os havde nogensinde set noget lignende! Men som en af de få, der havde været med til at køre og udlægge ”fabrikasfalt”, blev jeg – meget mod min vilje og sunde fornuft – sat til at være ”chef” for bæstet. Men nu var jeg jo en af de knægte, der er født nord for Limfjorden, og der et par stykker flere i sjakket. Dertil kom der et par Københavnerdreng, ”Chr. Nyhavn” og Per Hoflund. Og som det gode sjak vi var, fandt vi os ikke i alting!

Så da vi blev hentet til spisning kl. 24.00 midnat, Kørte vi bæstet ud til siden et stykke fra selve banen, således at den ikke var i vejen for nogen! Kl. 01.00 kom vi tilbage til arbejdsstedet og da var dette pragteksemplar af en Storm-P-maskine blevet komplet ødelagt af en altfortærende brand! Både gastanken og benzintanken var eksploderet og alle dækkene var brændt af

Vores chef General Superintendent Allan Nielsen (”Thulegrisen”) kaldte hele sjakket til samtale næste aften ved arbejdstids begyndelse. Nu skal det nævnes at hverken jeg selv eller de 2 gange Chr. Ikke nogensinde er blevet talt med blandt ”Thulegrisens” bedste ”venner”. Han var efter vores opfattelse en elendig chef, der altid dækkede sig selv og aldrig bakkede sine folk op.

”Asfaltkogerens” endeligt fik et lille efterspil. Den danske sikkerhedschef på basen, den DCC ansatte reserveofficer Haxthausen – min gamle og afholdte vældfærds officer fra Dancon Cypern 3-4-5, kom jo på ”Thulegrisens” foranledning ud i hangar 1 nogle dage efter uheldet, og spurgte efter ”ansvarshavende”. Jeg trådte naturligvis frem og han spurgte:” Har du nogensinde været på maskinførerskole?” Til dette kunne jeg kun svare: ”Nej”. Haxthausen konkluderede derefter:” I har ikke gjort noget forkert! General-Superintendent Allan Nielsen kan ikke klandre jer for noget”!

Jeg har senere i en forening jeg er medlem af, ”De blå baretter”, mødt Haxthausen i forbindelse med et foredragsarrangement omkring FN-styrkerne på Cypern. Ved kaffen og kagen sagde han kan du huske dengang, den der gamle livsfarlige asfaltkoger fra Thule afgik ved døden? Han kunne i hvert fald!

Om vinteren kunne der godt være nogle perioder, hvor vi sad ude i hangar 1 og kedede os. Grunden til dette var jo, at vi var snerydningsmandskab og det sneede altså bare ikke hver dag i Thule området, tværtimod er det et nedbørsfattigt område, og den sne som der skal ryddes kommer ikke fra oven, men inde fra den ”store hylde” indlandsisen. Når det stormer i Thule området er det altid fra den østlige retning. Da den grønlandske indlandsis ikke består af frossent vand, men af komprimeret sne - er hele det øverste lag på indlandsisen, altså sne. Arktisk sne er ved de kuldegrader der hersker om vinteren i Thule området – kan være under minus 40 gr. Celsius – har en konsistens som fint hvedemel – det vil sige at det flyger – og flyger hårdt. Når en arktisk storm opstår i Thule området er vindstyrken op til eller over 100 knob! Ved den vindstyrke bliver klippestykker på størrelse med et barnehoved flyvende! Den vindstyrke flytter enorme mængder af sne fra indlandsisen til den slette som Thule Basen er anlagt på. Denne slette er afgrænset af en lav bjergkæde mod nord og af en ligeså lav bjergkæde mod syd. Begge bjergkæder strækker sig fra øst til vest, fra indlandsisens rand til kysten. Dette fænomen giver den virkning, at der fra indlandsisen flyger en kæmpe mængde sne ned over sletten og begraver alt opretstående i sne! Sletten var i fordums tid helt flad og uden læ af nogen art. Den var ubeboet, fordi Thule Eskimoerne kunne finde meget mere velegnede bopladser. Eksempelvis Dundas (Knud Rasmussens Thule, lige på den anden side af, den nordlige bjergkæde).

Så i mange dage kunne vi jo bare være i beredskab – Basen skulle være operationsklar 24 timer i døgnet 7 dage om ugen. Så for at få tiden til at gå blev der spillet en del poker, nogle kunne miste 15 til 20 tusinde kroner – en kunne vinde 45 tusinde kroner. Os andre sad og ventede på at der skulle komme en snestorm, så vi kunne komme ud på Flight Linen (landingsbanen) og rydde sne. Den havde naturligvis allerførste prioritet.

Disse nævnte vinterstorme på Thulebasen, var opdelt i faser” når der over basens interne radio, blev meldt fase 1 – så skulle ALLE holde sig orienteret om Fasens videre forløb! Ved opgradering til Fase 2 skulle alt personel – men ikke nødberedskabspersonel – begive sig til barakområdet og arbejde skulle indstilles. Ved melding om fase 3 var AL udendørs færdsel forbudt – man skulle blive indendørs i sin barak – alternativt prøve efter bedste evne at overleve det sted indendørs hvor man muligvis var blevet fanget af stormen. Et særligt indsatsberedskab – Ground Rescue – som var udstyret med specielle køretøjer på ”larvefodder” ville så – om muligt – komme og hente dig og

bringe dig til din barak. Når vi nåede Fase 3 ville det blæse over 60 knob og ved den vindhastighed flyver klippestykker på størrelse med en knytnæve og dem i æg størrelse har virkelig fart på! Man har besvær med at stå fast – man har besvær med at trække vejret og man kan ikke se en hånd for sig! Almindelige benzin - karburator - motorer – som var de mest almindelige dengang ville opgive ævred på grund af fin sne pakket hårdt i indsugningen. Kort sagt var det livsfarligt, kulde indekset trodser jo enhver beskrivelse.

I alle barakker var der en barakformand, som når der var fase 2 og 3 var bemyndiget til at udlevere de i barakken lagrede nødrationer. Disse nødrationer, som faktisk var militære amerikanske kamprationer i dåser og tørkostbreve – kunne man godt få et ret godt måltid ud af – især hvis man var nogle stykker, der gik sammen. Det var vi ret gode til i Barak 425, hvis logo var ”J B B” (Jordens bedste Børster) Hver mand sørgede altid for at have et par ”batterier” øl hjemme i barakken, fordi en sådan Fase godt kunne vare i flere dage.

Når så snestormen (Fasen) var forbi, jublede vi alle, fordi så var der masser af arbejde – hele basen var jo begravet i sne og alt disponibelt mandskab og alle disponible køretøjer skulle i anvendelse. I R&G var vi 80 ufaglærte og der var vel ligeså mange køretøjer af forskellig art. Der var flere forskellige sneplove – V plove og såkaldte ”roll-over plove”. Ved de sidstnævnte kunne man vende ploven (roll-over). En roll-over plov skulle køre med 40 miles i timen for at kunne kaste sneen tilstrækkeligt langt ud til siden. Store 10 tons tunge ”snow-blovers” kunne blæse sne op til 20 meter ind til siden. Landingsbanen havde 1 prioritet med hensyn til snerydning og da den var 3 km lang og over 200 meter bred kunne det godt tage sin tid. Men når det hele kørte – 6 roll-overplove og 4 snow-blovers kørte forskudt for hinanden kunne banen ryddes på nogle timer. Det var på sin vis et fantastisk team-work. Alle køretøjer stod i radioforbindelse med hinanden og med kontrolløret.

Men al den sne som blev ryddet på landingsbanen – skulle jo et sted hen, fordi hvis man lod store snedriver ligge langs siderne af banen, ville disse fange så meget sne, når den næste snestorm kom, at snerydningsarbejdet ville blive helt og aldeles uoverkommeligt. Det gjaldt om at holde hele landingsarealet så fladt og så plant som muligt således at, intet kunne fange sneen, som den næste snestorm jo ville bringe. Så man etablerede en ”snow-dump” på et areal godt ude til siden ved hangar 2. Al sne fra selve landingsbanen blev så transporteret dertil med store svære lastbiler og tippet af i en stor bunke. I løbet af en vinter kunne det godt blive til et mindre ”bjerg”.

Til at holde styr på dette ”snebjerg” havde man basens 2 største entreprenørmaskiner nemlig, ”bulldozere” af mærket Carterpillar model D9 ”Cat”. I mine dengang ”drengøjne” var der ikke noget bedre job, end at skulle ud på ”snow-dump” og skubbe sne sammen med en ”D9 Cat”. Et kæmpemæssigt monstrum på svære kæder (larvefødder) og med et kæmpemæssigt skovlblad. Bæstet havde 475 hk og vejede meget tæt på 49 tons, var godt 8 meter lang og bladets bredde var 4,5 meter og den var 4 meter høj. Efter en snestorm var vejret aldeles vidunderligt, stjernerne på nattehimlen er klare i Thule, og så sidde der og styre basens største og kraftigste maskine – det var bare toppen. Ingen kunne jo drømme om at spørge om en mand i DEN position, havde gyldigt kørekort vel?

Blandt mine kammerater i R&G på Thulebasen, var der flere meget markante personligheder. Der var også et hierarki, som man skulle kende, og som man absolut skulle respektere, hvis dagligdagen skulle fungere. Af og til blev de forskellige hierarkiske positioner udfordret og uden egentlige ”kamphandlinger” fandt sted – skulle tingene naturligvis sættes på plads. Det skal lige anføres at, korporlige slagsmål, var fyringsgrund – blev de opdaget, var det hjemsendelse med første fly! Det kunne være en ganske hård straf, fordi vi var først skattefri efter 2 år arbejde på Thulebasen. Blev man sendt hjem før tiden, så tog skattevæsenet en ordentlig bid af hyren.

Jeg husker 2 markante personer i min tid i R&G, den ene var maskinfører af guds nåde – Skrivergaard, som havde arbejdet på basen i en menneskealder. En af hans ligestillede var en anden senior maskinfører kaldet ”Thulebøffen”, som havde arbejdet knap så lang tid som Skrivergaard, De kørte de store komplicerede maskiner vi kaldte ”gradere”, som vel nærmest kan sammenlignes med en dansk vejhøvl. Men det var store selvkørende maskiner på Thule Air Base.

En dejlig sommerdag hver af disse personer ude at køre med deres ”grader”. De ”høvlede” vej i hver sin retning på basens store og brede hovedgade, som hed Pitugfik Avenue. Vejen førte lige forbi basens hovedkvarter, hvor ”basecommander” havde kontor med vinduer ud til vejen. ”Basecommander var basens øverste chef og var oberst i Det Amerikanske Luftvåben. Til alverdens uheld møder disse to gamle, garvede ”kamphaner” hinanden lige udenfor Basens Hovedkvarter. De havde ”høvlet” vejen i så stor bredde at de nu ikke kunne passere hinanden uden at en af dem skulle vige! DET ville ingen af dem! Så de holdt lige foran hovedkvarteret hjul mod hjul og det blev de ved med i omkring 45 minutter. De talte ikke sammen, de stirrede bare lige forbi hinanden og ingen af dem gav sig en tomme!

Det blev så obersten for meget! og han tog så telefonen og ringede ud til General Superintendent Allan Nielsen (Thulegrisen) i hangar 1, og gav ham en kraftig skideballe, fordi hans folk med to store maskiner sad lige uden for hans vindue og sløse tiden væk. ”Thulegrisen” for rundt i hangaren og møder så tilfældigt ”krudtchef” Lille Frits! Han var crewchief men blev udelukkende kaldt ”krudtchef”. Aldrig er Lille Frits kommet så hurtigt ud af hangar 1 og det kan nok være at han kunne give de to stædige maskinførere så store verbale trusler at de omgående fik rettet op på sagerne. Navnet ”krudtchef” henviste til denne lille og spinkle mands helt overdådige temperament, som kom til udtryk når de rette omstændigheder var tilstede.

Jeg håber at denne ovenstående skildring, giver et lille billede af den daglige tilværelse på denne store og alsidige arbejdsplads, som Thulebasen jo var. Der var blandt danskerne et stort sammenhold og stor hjælpsomhed overfor hinanden – når altså blot nogle simple og let forståelige regler blev overholdt. Kort sagt ”tonen” var rå! Men hjertelig.

Per Rønn Roskilde I marts 2012