

Øjenvidneskildring

Vedrørende B-52 styrtet

Den 21. januar 1968

Allerførst i tresserne søgte jeg – og fik – en stilling, som assistent ved den Kongelige Grønlandske Handel i Grønland. Mit første tjenestested var i Upernavik i det nordligste Vestgrønland. Byen Upernavik ligger på en ø og der findes ikke vand på denne ø. Derfor bestod hele byens vandforsyning af afhugget is fra isfjelde, som derefter blev transporteret rundt til husene, hvor isen blev båret ind i sække og styrtet ned i en istank, hvor det efter nogen tid smeltede til vand.

Upernavik er et meget stort distrikt med 7 underlagte udsteder, der alle skulle forsynes og administreres fra Upernavik. Distriktet strakte sig fra Kuvdlorsuak (Djævelens Tommelfinger) i nord, til Søndre Upernavik i syd, og en rundrejse til alle distriktets steder dækkede ca. 1200 km.

Upernavik var et fantastisk godt lærested for en ung KGH-mand – dels på grund af distriktets størrelse, og dels på grund af de mange inspektionsrejser, der skulle gennemføres. Om sommeren med motorkuttere af fiskekutterstørrelse og om vinteren på slæde. I Upernavik var det et ”must” at en ung KGH-mand tilegnede sig kendskabet til slædekørsel, og blev så god til det, at han kunne sendes på lange inspektionsrejser rundt til udstederne med blot en grønlandsk forkører som selskab.

Havisen i Upernavik distrikt er en endog meget lumsk sag. Hele kyststrækningen er en skærgårdskyst med lange fjorde, og dette bevirker at havisen er ganske usædvanlig usikker – idet den bliver strømskåren, som det hedder med et fagligt udtryk. At havisen er strømskåren – vil sige at den underliggende ”varme” havstrøm simpelthen slider isen op nedefra også selvom vi taler om lufttemperaturer under minus 20 grader. Så i Upernavik distrikt kan man som hovedregel regne med, at denne tilsyneladende solide havis pludselig ændrer karakter til ganske tynd is, som man kører lige durk igennem. Derfor, er man blevet oplært i slædekørsel i Upernavik distrikt, bliver man en ganske habil slædekører, som meget forsigtigt vurderer havisens tilstand foran sig, hele tiden. Dette kommer ganske automatisk, som en slags sjette sans, når man har haft et par oplevelser med, at køre igennem og blive våd i ca. 20 graders frost.

Efter jeg havde gjort tjeneste i Upernavik i et par år blev jeg forflyttet til en gammel amerikansk flybase i Sydgrønland nemlig Narssarssuak. Der var jeg 1 år, hvorefter jeg blev fungerende speditør ved kryolitbruddet i Ivigtut. Efter Ivigtut kom jeg til

Narssaq for at få noget kendskab til fiskeindustrien, som også var en del af KGH's virksomhedsområde.

Mens jeg var i Narssaq, blev stillingen som speditør ved Thule-basen og Dundas opslået ledig. Jeg søgte den og fik den og kom til Thule-basen i 1967 og blev der indtil 1977, hvor jeg blev trafikchef i Grønlandsfly A/S. Dette job havde jeg så indtil 1982, hvor jeg rejste hjem til Danmark "for good".

Så da jeg kom til Thule-basen i 1967 opfattede jeg mig selv, som fuldt uddannet KGH-mand, som der stort set ikke var noget "nyt under solen for". Jeg kunne færdes på slæde på såvel havis, som på indlandsis under stort set alle vejrconditioner. Når vejret bliver rigtig slemt, ligger man jo bare stille indtil det bliver bedre vejr. Jeg kunne navigere til søs med sekstant og pejlinger – både optiske og elektroniske. I det hele taget var der dengang i mit ungdommelige overmod ikke noget, jeg ikke kunne klare.

Så da jeg ankom til Thule-basen i 1967 var jeg altså fuld af selvtillid, men opdagede ret hurtigt at det ikke rigtigt kunne bruges til en pind!!!!. Det var nemlig sådan at INGEN på Thule-basen regnede grønlandserfaring fra andre steder, for noget som helst. Havde man ikke været på Thule-basen – så var man en uerfaren nyankommen, som ikke blev regnet for noget før man havde bevist, at man var gjort at det rigtige stof, efter deres opfattelse. Dette forhold var ganske slående på alle niveauer – både Kidde Hansen, E. Uldahl, Orlogskaptajn Svend Olesen (Forbindelsesofficeren) indtog beskyttende holdninger overfor mig – forsøgte meget ikke at være nedlandende – men helt undgå det kunne de jo ikke!!. Den speditør som jeg afløste Svend Clausen var absolut heller ikke til nogen hjælp!! Jeg forstod ikke en pind af det!!!! Fordi jeg nøgternt vurderet, var langt bedre stillet i forhold til generelle arktiske forhold, end de var!!. Nå men der var jo ikke andet at gøre ved det – end at lade det passere hen over sig – og så vente på bedre tider. Det er nemlig sådan i Grønland, at man ret hurtigt bliver gammel i gårde, fordi personellet bliver udskiftet jævnlige. Så hænger man på, og holder kæft på de rigtige tidspunkter, så kommer man til orde på et tidspunkt, og kan så derefter begynde at søge indflydelse.

Speditørembedet bestod af en handelsvirksomhed, hvor man solgte patroner, rifler, haglbøsser, sukker, mel og gryn plus tusindvis af andre ting til den lokale befolkning – det vil sige udsendte danskere og Thule-eskimoerne. Samtidig hermed købte man fangernes produkter, som hovedsagelig bestod af sælskind, hvalrostænder og narhvalstænder og en del udskåren husflid enten i fedtsten eller i tand.

Alt dette foregik i Dundas, som var en dansk radiostation, der lå ca. 13 km fra basen ad en grusvej, der førte over North Mountain. Jeg boede også der i en tjenestebolig, der var ret stor, fordi jeg havde pligt til at indkvartere lokale transitrejsende, der ankom eller afrejste med fly via basen.

På selve Thule-basen havde vi vores kontor i en bygning, der var dansk, idet det var en gammel dansk vejrstation fra før basens tid. Her havde vi også postkontor, idet vi fordelte post til alle beboede steder i Thule distrikt, og også til Station Nord. Postvæsenet var den KGH funktion, som var den vigtigste for basens danske personel. Danskerne på Thule-basen gik utroligt meget op i post – man havde nærmest et lidenskabeligt forhold til post. Post var det vigtigste i livet!!!!.

Det var naturligvis på grund af, at der dengang ikke var andre muligheder for kommunikation mellem manden på Thule-basen og så hans familie i Danmark. Så post var livsvigtig!!!! Og derfor prioriteret meget højt.

Derfor når der ankom post eller skulle post af sted, så måtte speditøren og hans folk på arbejde, hvad enten det var nat, dag, søndag eller anden helligdag.

Så søndag den 21. januar 1968 var jeg på arbejde på KGH's kontor på Thule-basen, fordi der skulle afsendes post med et SAS-fragtfly mandag formiddag. Posten skulle sorteres efter normalt postsystem – pakkes i sække – sækkene skulle mærkes og plomberes og der skulle udfærdiges forsendelsespapirer. Der var ikke så meget post den dag, fordi der var lidt postmæssig afmatning – efter det fuldstændigt vanvittige postræs ved juletid.

Sidst på eftermiddagen var vi ved at være færdig med arbejdet, og jeg går udenfor for at starte min bil, så den kunne stå og køre lidt i tomgang og varme kabinen op inden jeg skulle køre hjem til Dundas og aftensmaden.

KGH's bygning var beliggende op en bakke, således at man havde fri udsigt ud over hele bugt området og helt over til Saunders og Wolstenholme øerne. Mens jeg stod ude ved bilerne, og tilfældigt kaster blikket ud over dette fantastiske arktiske sceneri – det arktiske vintermørke – så rejser der sig lige pludselig et flammehav ude på havisen og en eksplosionsagtig kæmpebrand breder sig – efter fulgt af et dommedagsagtigt brag, der er så kraftigt, at jeg kunne føle det i jorden under mine fødder.

Branden og eksplosionen var lige i indflyvningsretningen til Thule-basens landingsbane så instinktivt er jeg klar over at det er et flystyrt. Jeg løber omgående til min na-

bos hus, som er den danske politiofficers kontor og bolig og braser ind der. I forummet møder jeg politikommissær Flemming Skov, og vi styrter ind på hans kontor og ringer til Basens Command Post. Vi får Colonel Copher (acting basecommander) i telefonen og han meddeler os, at det er en "Broken Arrow" situation. Jeg meddeler ham at såfremt han har brug for "icegoing traffic" så er jeg kapabel og melder mig frivilligt til, at foranstalte en eftersøgning på slæde.

Jeg får omgående ordre til at stille på Base Command Post og, der møder jeg hele Basecommanders stab inklusive den danske forbindelsesofficer orlogskaptajn Svend Olesen. Vores første opgave er at indtale en advarsel på dansk, som skal udsendes over basens underholdningsradio "radio 14-25 Thule Air Base. Forbindelsesofficeren indtaler via telefon en advarsel på dansk, og jeg indtaler efterfølgende en advarsel på grønlandsk. Denne amerikanske underholdningsradio kunne nemlig aflyttes i hele distriktet, det vil sige også på de eskimoiske bopladser.

Derefter får jeg besked på at tage af sted på slæde, og eftersøge besætningsmedlemmer på havisen. Jeg kører hurtigst muligt til Dundas, hvor jeg får radiostationens handy-mand Arrutak Kristiansen til at spænde hunde for og jeg klæder om til fuld slædebeklædning, som for os, var en ikke militær udrustning, bestående af bjørneskinsbukser, svære kamikker(støvler i sæl og hundeskind) og en meget svær renskinsanorak. Således udruste drager Arrutak og jeg af, alt hvad remme og skagler kan holde. Det var omkring 35 graders frost, en meget svag vind fra østlig retning og buldermørkt. Branden var nu gået ud.

Jeg aftaler med Arrutak, at vi lægger et eftersøgningmønster op gående fra nord til syd i ca. 8 kilometers længde, det vil sige ca. 4 kilometer nord og 4 km syd for nedstyrtningsområdet, som jeg havde fået en temmelig god terrestrisk pejling af, mens det brændte. Jeg kendte imidlertid ikke afstanden derud til, men vidste kun at det var et eller andet sten mellem Thule-basen og Saunders Island. Vi lægger eftersøgningpassagerne med ca. 500 til 1000 meters mellemrum.

Vi kører i nogen tid – måske 1 til 2 timer og lige pludselig ser vi lys foran os. Vi er for nordgående på andet "slag" af eftersøgningen. Vi var forsynet med en transportabel radio til Air Police på Thule-basen, men den går død ret hurtigt, da batterierne ikke kan modstå kulden. Lyset viser sig at være lommelygter fra nogle Thule eskimoer fra en boplads der hedder Moriussak, de kommer for at hjælpe, da de fra bopladsen også har iagttaget flystyrtet og branden. Jeg hyrer dem på stedet til eftersøgningen og derved kunne vi lige pludselig dække et ganske stort areal. Arrutak og jeg kører hele tiden på den vestlige fløj af eftersøgningsholdet, som nu bestod af 6 slæder alle be-

mandet med top-professionelle slædekuske, som var vant til at navigere i disse områder, som de stort set kendte som deres egen bukselomme. Så fra at være bare et lille hold var vi nu lige pludselig et velorganiseret professionelt hold, som stort set kunne ”det hele” .

På en af de sydgående passager, hvor jeg og Arrutak stadig ligger vestligst, øjner vi i dette totale arktiske mørke noget mørkt på den eller så mathvide havis, og vi kan pludselig lugte petroleum. Vi kører nu lige ind i selve nedstyrtningsområdet, hvor sneen og isen er dækket af et tykt sort brandlag, og der lå vragrester overalt omkring os. Vi stopper hundene og begiver os til fods ind i det indre af området gående mod syd. Efterhånden kommer vi ind i et område, hvor vragresterne bliver større vi ser hele motorer – store dæk – og en forfærdelig bunke seletøj og faldskærmsrester. Jeg kunne ikke forstå alt det faldskærms-seletøj m. v., og lider kort af den overbevisning at det er person faldskærme – og ergo så må der også være besætningsmedlemmer her!!!. Vi laver en lidt grundigere og mere systematisk eftersøgning stadig til fods, men det kommer efter nogen tid til at stå klart, at med den brand og de varmegrader, som der havde været der, var det ikke muligt at finde overlevende på nedstyrtningsstedet.

Vi vælger derfor af afbryde eftersøgningen der, og ved det næste mødested med de øvrige slæde hold – afbryder jeg hele den isgående del af eftersøgningen. Jeg sender hele eftersøgningsholdet til Dundas med besked på, at de skal holde sig klar med kort varsel. Jeg selv og Arrutak kører til Thule-basens havneområde, hvor jeg står af og sender Arrutak hjem til Dundas.

På dette Tidspunkt må klokken være blevet hen imod 06.00 den 22. januar. Det var min agt at gå op over isfoden ved LCM terminalen og derefter søge at blaffe mig transport op til basens hovedkvarter.

Jeg havde godt nok i de sidste timer lagt mærke til at en masse flyvemaskiner kom ind i indflyvningssektoren, og landede i en lind strøm på Thule-basen. Jeg var meget træt, efter først en almindelig arbejdsdag og så ca. 8 timer ude på isen og det var saft-susemig koldt. Jeg kunne mærke, at jeg havde fået begyndende forfrysninger på højre fods tæer, hvor mine kamikker klemte mig lidt. Når man får syet kamikker hos en eskimoisk kvinde – er det fuldstændigt umuligt at overbevise hende om at ens fod har størrelse 46. De var altså lidt små og klemte lidt – derved får man nemt forfrysninger fordi, der dannes en kuldebro.

Som sagt havde jeg regnet med, at kunne skaffe mig transport fra havneområdet op til hovedkvarteret, men "Godaw Do" der var overhovedet ingen trafik, så jeg måtte vandre hele vejen og til Base Headquarter og det har vel taget en halv times tid. Da jeg kom der op var jeg altså godt sur og træt. Jeg havde ikke fået noget at spise siden den 21. januar tidlig om morgenen.

Jeg melder mig til Colonel Copher, som virkede noget stresset. Det var usædvanligt for han var ellers en mand med stort overblik, og med stor gennemslagskraft. Han hører på min beretning et øjeblik, og siger så at det hele nu styres af et "Disaster Control Team", som er ankommet direkte fra Strategic Air Command fra Omaha, Nebraska, USA. Han ville have, at jeg omgående skulle rapportere til en to stjernet general der hed Richard Hunziker, som var chef for "Disaster Control Team".

Jeg gjorde nogle indvendinger, fordi efterhånden var klokken blevet hen imod 07.00 og jeg skulle op næste dag og passe mit sædvanlige arbejde, og da der ikke var nogen levende besætningsmedlemmer ude på nedstyrtningsstedet – kunne jeg ikke se hvorfor jeg skulle snakke med en eller anden, for mig ukendt general!!.

Colonel Copher fortalte så, at de nu kun manglede 2 besætningsmedlemmer, de 5 var landet på selve baseområdet i faldskærm, idet de var sprunget ud inden flyet styrtede ned. Jeg sagde til colonel Copher: "Det lyder sku mærkeligt for jeg har sørme set en hel del faldskærme ude på nedstyrtningsstedet"!!!. Han kikkede lidt mærkeligt på mig og gennede mig ud af døren og ind i sin bil og vi kørte til den bygning , hvor BX`s cafeteria havde til huse, og i de tilstødende lokaler, der var en slags bibliotek og fritidsområde havde man foreløbigt lavet til operationsrum for Disaster Control Team.

Jeg var stadigvæk iført fuld arktisk udrustning og hvor jeg før var gennemkold – var jeg nu nærmest kogt, fordi der var meget varmt inden døre i de amerikanske bygninger. Jeg kommer ind i et rum med en del højtstående USAF officerer i – ved et hurtigt blik rundt var den laveste grad colonel, og i midten stod en høj slank let gråhåret 2 stjernet general. Han havde et ansigt som en klassisk romersk statue – og en udstråling så stærk, at han virkede utrolig ubehagelig. Han gloede stift på mig – da Colonol Copher præsenterede mig – og uden hverken at byde mig velkommen give mig hånd eller noget – sagde generalen: "OK stranger!!! Lets hear your story". Jeg fortalte kortfattet, hvad vi havde lavet og hvad jeg havde set og lagt mærke til – hvorefter der indtrådte en pause!!!. Efter pausen gloede generalen stadig stift på mig og udbrød: I don`t believe a god dam word of that story"!!!! – drejede rundt på hælen og begyndte at tale til sine stabsofficerer.

På det tidspunkt var jeg altså bare blevet så pissesur!!!! Af træthed – af varme – så hans uhøflighed var altså bare dråben, der fik bægeret til at flyde over. Jeg sagde for mig selv – men ikke højt : Fuck you...general!!!! Og drejede også om på hælen for at forlade lokalet.

Imidlertid fangede en yngre Air Force captain mig henne ved døren, og bad mig lige løfte fødderne således at han kunne måle på mine støvlesåler med et instrument han havde i hånden. Dette instrument gav en spruttende lyd fra sig – og denne captain vendte sig mod generalens gruppe og råbte: Sir!!!! It's true!!!! He has been out there!!

Så skal jeg ellers love for at stemningen skiftede!! – Colonel Copher, som var lige ved siden af mig lyste op, som en opgående sol og udstødte et lettelsens suk. En masse mennesker ville lige pludselig hjælpe mig af med det svære pelstøj, og de bad mig i utroligt positive vendinger om at briefe dem med alle detaljer. Generalen ændrede øjeblikkeligt væsen og viste sig fra sin mest charmerende side, og sagde at lige nu var jeg han vigtigste mand!!.

Jeg briefede det bedste jeg kunne og kraftigt støttet af chefen for basens helikoptere captain John Flournoy, som også havde været ude over nedstyrtningsstedet i helikopter men ikke turdet lande, da han i første omgang troede at det sorte område var åbent vand. Desuden var der opstået "white out conditions" fordi helikopternes rotorers hvirvlede store snemængder op. Man skal huske på at den arktiske sne, nærmest har konsistens som hvedemel – den ligner slet ikke dansk tøsne.

Det hele endte med at generalen spurgte om jeg kunne køre derud igen og hvornår? Jeg skulle have 5 officerer med og noget måleudstyr, da området var radioaktivt på grund af de våben (bomber), der havde været ombord. Jeg sagde at jeg først skulle til Dundas og samle mine folk, og at vi kunne nok tage af sted omkring kl. 10.00 nede fra havneområdet og at de kunne møde os der. Der blev selvfølgelig spurgt til, hvor tyk isen var og om dens bæreevne og om man kunne færdes på den med tungere køretøjer.

Jeg svarede meget restriktivt, fordi mine erfaringer omkring havis var baseret på de vanskelige isforhold i Upernavik distrikt. Det ville altså kræve nærmere undersøgelser, førend jeg kunne svare afgørende på disse spørgsmål. Aftalen blev imidlertid at vi skulle tage af sted kl. 10.00 med nogle amerikanske officerer og undersøge nedstyrtningsområdet, samt undersøge mulighederne for at etablere en transportrute derud, som kunne benyttes af basens køretøjer.

Så jeg tog til Dundas, purrede mine slædehold og var så ved kystlinien på Thulebasen helt inde i det hjørne hvor dæmningen ud til selve pieren begynder. På dette tidspunkt må vi have været ca. 8 slædehold og vi får 5 amerikanske officerer ombord og en del udstyr i nogle metalkufferter med måleinstrumenter. Af sted går det ud over isen i et højt tempo, og efter ca. godt en times kørsel rammer vi igen det sortbrændte område. Vi stopper i nogen afstand, og jeg selv og de amerikanske officerer begiver os til fods ind i selve nedstyrtningsområdet ledsaget af nogle af Thule eskimoerne. De amerikanske officerer søger at måle radioaktiviteten forskellige steder og spreder sig derved ud over området som var ca. 800 meter langt og nogle hundrede meter bredt.

Jeg bliver her noget nervøs for at miste nogen af dem, idet der ligger en del isfjelde og større isskodser og selvom disse var fastfrosset i isen – så er det således at isfjelde bevæger sig op og ned igennem havisen i forbindelse med tidevandet. Tidevandet ved Thulebasen giver en forskel på omkring ca. 4 til 5 meter, og det bevirker at et isfjeld ved sin bevægelse op og ned knuser isen omkring sig, således at der selv i hård frost kan være tidevandsrevner omkring det. Lige inden vi tog af sted havde general Hunziker lidt barskt meddelt mig: ”I hold you responsible for men and material!!!!. Alle de amerikanske officerer var helt ukendt med arktiske forhold – så jeg forsøgte at være mange steder på en gang, og lod så vidt mulig en Thule eskimo ledsage hver af dem.

I løbet af kort tid viser det sig at måleinstrumenterne ikke virker – idet nogle var gået itu på selve slæderejsen, da det ”bumper” ret meget. Havisen er jo absolut ikke nogen jævn overflade. Andre instrumenter mistede hurtigt kraften i den hårde kulde – idet deres batterier gik døde. Amerikanerne bjergede nogle få interessante vragrester, som vi pakkede på slæderne, og efter et par timers forløb gik det hjemad mod Thulebasen igen.

Ved hjemkomsten til Disaster Control Teams hovedkvarter, blev der afholdt et stabsmøde mellem Generalen og de officerer jeg havde haft med ude på nedstyrtningsstedet. Jeg blev bedt om at vente udenfor og holde så mange slædehold, som muligt klar med kort varsel. Efter nogen tid bliver jeg kaldt ind i det lokale, hvor stabsmødet foregik og jeg får præsenteret den opgave, at undersøge muligheden for at lægge en vej for køretøjer ud til nedstyrtningsstedet – at søge at skabe ly og læ for et bevogtningsmandskab fra Air Police – samt at forsøge at finde et velegnet sted for en helikopterlandingsplads. Jeg sagde at jeg godt kunne påtage mig opgaven, men at jeg ville behøve mindst 12 slædehold og såfremt jeg stadig skulle have ansvar for mænd og materiel – ville jeg have kommandomyndighed ude på isen. Den sidste betingelse

tyggede generalen lidt på hvorpå han erklærede: ” Okay.... Mr. Zinglersen ranks everybody.....except me!!!!. For så lige at gøre det hele værre indløb der en vejrmed-
ding, der forudsagde at en storm – en fase – var i anmarch indenfor ca. 24 timer.

Det var en ganske alvorlig melding, fordi en storm kunne være ganske vanskelig at komme igennem inde på Basen – så man kan hurtigt forestille sig, hvilke vanskeligheder man ville have ude på den store åbne isflade, hvis det ville give sig til at blæse over 50 knob!!!. Jeg gjorde det helt klart for staben, at såfremt vi ville blive fanget derude under sådanne vejrforhold, ville det være helt umuligt, at komme tilbage til Thule-basen, fordi man ikke kan tvinge slædehunde til at løbe mod vinden og snefygningen. Min plan ville i et sådant tilfælde være, at flygte MED vinden med hele styrken i retning mod Moriussak og så søge ly der – og så i øvrigt krydse fingre – og håbe på det bedste. Dette blev accepteret, og vi skulle så af sted igen med et vagtmandskab og andre eksperter. Jeg havde i mellemtiden fået skrabet 12 slædehold sammen og igen kørte vi derud – vi er nu ved den 22. januar sidst på eftermiddagen, eller først på aftenen.

På vejen derud lagde vi en rute for en vej, som stort set fulgte de slædespor vi allerede havde dannet og ved ankomsten til ca. 100 meter øst for nedstyrtningsstedet satte vi Thule eskimoerne til at bygge snehytter – altså de velkendte kuppelformede iglooer.

Vi byggede 4 sådanne i løbet af natten og vi fandt også et sted for en helikopterlandingsplads. På denne plads udlagde vi nogle store krydsfinerplader – vi havde haft med på slæderne – og da vi nu havde nogenlunde radiokontakt tilbage til Thule-basen – meldte vi den klar – og en helikopter blev sendt i luften og derud, for at forsøge at lande. Da den lagde an til landing, så fik den nedadgående rotorblast krydsfinerpladerne til at blæse op i luften og det har kun en hårsbred fra at helikopteren havarerede.

Vi fik så den ide at sende to slædehold tilbage på basen, og hente så mange ”jerry cans” fyldt med kogende vand som muligt. Da de kom tilbage med dem var vandet stadig flydende, og vi hældte så vandet ud over krydsfinerpladerne - da vandet så frøs i den hårde kulde – blev pladerne så fastfrosset til underlaget og på den måde temmelig fast forankret. Så den 23. januar om morgenen, havde vi kortlagt en vej og etableret en primitiv helikopterlandingsplads, samtidig med at der var bygget 4 snehytter.

Om eftermiddagen begyndte snepløve fra Thulebasen – under eskorte af 3 hundeslæder – at pløje en bred vej fra Basens kystlinie og ud til nedstyrtningsstedet. I mellemtiden rykkede den ventede storm nærmere og nærmere. Vagtmandskabet skulle for-

blive ude på isen sammen med halvdelen af eskimoerne, således at de kunne flygte med vinden til Moriussak i en nødsituation. Problemet var, at ingen af os, vidste om en igloo kunne holde til vindstyrken, derude på den åbne havis. Eskimoerne sagde nemlig – når jeg spurgte om deres mening til det – at kun skøre hvide mænd kunne finde på at bygge igloer sådan et sted. Enhver med respekt for sig selv ville naturligvis bygge igloer på et sted med naturligt læ.

Arbejdet med at pløje vejen ud til nedstyrtningsstedet måtte afbrydes på grund af temmelig voldsom snefygning, og vi måtte nu koncentrere os om at sikre det mandskab der skulle blive på stedet med gode kommunikationsforbindelser, faserationer og alt muligt andet og så ellers rydde stedet for så mange som muligt. Stormen kom og forvandlede hele området til et hvidt helvede, hvor der kun var et at gøre – nemlig at ”ligge død” og så lade det blæse!. Der var radiokontakt mellem Basen og vagtmandskabet hver hele time, og det viste sig at igloerne godt kunne holde til stormens pres, og vagtmandskabet blev altså på stedet i de mange timer som stormen varede.

Da stormen var forbi efter ca. et halvt døgn forløb, så opstod der et andet akut problem. Slædeholdene havde jo måttet holde hårdt for nu i over 3 fulde døgn uden mad og søvn, så de trængte meget til hvile og noget ordentligt at spise. Vi havde stort set ikke fået andet end varm the med meget sukker i og lidt skibskiks. Det største problem var imidlertid vore hunde. De havde ikke fået noget foder nu på 4. døgn og de var ved at miste kræfterne. Jeg måtte derfor meddele General Hunziker, at jeg ville sende dem på jagt ovre på den anden side af Saunders Øen, for at vi i de store våger der, kunne se om vi ikke kunne fange et par hvalrosser til hundefoder.

Han var meget imod dette, idet han under ingen omstændigheder kunne undvære hundeslæderne før end, at der var lavet en vej til køretøjer. Jeg måtte sige til ham at der ikke var noget valg for ham – hundene havde nået grænsen, og de skulle have mindst et døgn hvile og temmelig meget kød at spise. På det tidspunkt havde vi et sted mellem 120 og 150 hunde på kost, og hver hund skulle i hvert fald have godt og vel 2 til 3 kilo kød at spise for at genvinde kræfterne. Det ville altså dreje sig op mod ca. 500 kg kød og for at bevare deres tilstand, skulle de fra nu af fodres mindst 1 gang i døgnet.

Det viste sig så, at der på basens fødevarerlager Base Commissary befandt sig ca. 800 kg okselever, som man godt kunne undvære – så det fik vi så som hundefoder, samtidig med at der i USA blev bestilt ca. 800 kg kød – vistnok hestekød – som blev fløjet op til os hver 3 dag.

I mellemtiden var der blevet etableret en "Decontamination Station" nede i en af de tomme barakker tæt på havneområdet, hvor vi fra den 3. dag blev undersøgt for radioaktivitet når vi kom ind fra isen. Alle slædekuskene var nu blevet indkvarteret i en tom beboelsesbarak på basen. Ved den allerførste kontrol for radioaktivitet, blev alt vores skindtøj inddraget sammen med støvler og vanter. Det var forurenet med radioaktivitet og skulle sendes til USA for at blive renses. Vi blev iklædt almindeligt militært arktisk udstyr fra inderst til yderst og dette udstyr blev så udskiftet, når der blev konstateret radioaktivitet. Vores personlige rensning foregik ved at vi passerede igennem et baderum med brusere, og vi blev også kontrolleret ved næseskrab.

Senere er det jo i flere rapporter – og tilhørende ekspertudsagn – blevet konstateret at ingen har modtaget radioaktiv stråling – hvorfor i alverden blev vores beklædning så inddraget? Og hvorfor i alverden blev almindelige Airmen så sat til, at skrubbe støvler – de såkaldte "mucklucks" – som der lige pludselig ikke var nok af, fordi de blev inddraget efter hver tur derud? Det er nemlig tilfældet at der i Dekontamination barakken stod en række Airmen og skrubbede mucklucks under rindende varmt vand indtil, der ikke kunne måles radioaktivitet på dem – hvorefter de blev tørret og genudleveret.

I løbet af en halv snes dage blev vi så langsomt frigjort fra operationen, fordi USAF nu følte at de havde kontrol over situationen – vejen derud var nu anlagt og der var rejst præfabrikerede bygninger derude – en hel lejr var blevet opbygget. Den blev døbt "Camp Hunziker". Alle Thule eskimoerne blev sendt hjem i den militære beklædning. Og jeg måtte rekvirere en del bjørneskind fra KGH i København til erstatning for de beklædningsdele, som var blevet inddraget – de kom nemlig aldrig tilbage – de kunne ikke renses.

Jeg blev så tilknyttet den "Site Commander" der var chef ude i "Camp Hunziker". I løbet af de 14 dage, der var gået følte amerikanerne, at de havde lært alt om at færdes og gebærde sig i det arktiske – og jeg blev ikke spurgt så meget til råds mere. Samtidig ville man heller ikke have, at jeg kom ud på selve nedstyrtningsstedet. Der var nu ikke adgang for "uautoriseret personel". Dagslyset var nu så småt ved at vende tilbage. På Thule-basen skinner solen første gang på P-mountain, den 17. februar.

"Site Commander" på Camp Hunziker var altid en oberst, og det gik på skift. Somme tider meget på skift!!. Amerikanerne var jo nu temmelig sikre på at de havde kontrol over situationen – og det meste skete på militær maner – og efter de gode gamle militære principper.

Der var efterhånden samlet temmelig mange køretøjer af forskellig art derude, og en del af den var ganske tunge køretøjer – såsom ”Gradere”, Traktorer til ”flatbed trailers”, ”trackmasters” lettere lastvogne og diverse læssemaskiner og meget andet. I henhold til militære retningslinier skal man selvfølgelig have et ”parking area” – og sådan et blev da også etableret under ledelse af Site Commanderen himself.

Ved en tilfældighed opdagede jeg hvad der var ved at ske!!!!. Den gode Oberst havde fået ryddet et område på ca. 100 x 200 meter for sne – helt ned til den bare is – og der linede han køretøjerne op med militær præcision!!!! Vægten af alle disse køretøjer trykkede isen ned i en bule – saltvandsis er temmelig elastisk – og det hele var begyndt at ligne ”en dyb tallerken”. Da jeg opdagede det, for jeg højt brølende ” få de køretøjer spredt”!!!! Ind i midten af parkeringspladsen. På det tidspunkt var isen begyndt at slå revner og havvand stod op af revnerne på grund af trykket. Heldigvis fangede chaufførerne lynhurtigt budskabet og rædede køretøjerne til alle sider således at der ikke gik nogle igennem!.

Imens denne temmelig vilde forvirring stod på, landede, der en helikopter lige ved siden af med General Hunziker ombord. Han spurgte fnysende af raseri, hvad der var årsag til denne her vilde forvirring???. Jeg lod mig sakke bagud i folkemængden, idet jeg tænkte ”pyyyha!! Det var skisme godt der ikke skete mere!!! ” og lad nu dem selv klare dette her”. Men inden jeg nåede at forsvinde helt bagud – så kaldte Generalen på mig, og foran hele forsamlingen spurgte han mig, hvad der var sket.

Jeg var naturligvis nødt til at forklare ham, hvad der havde været ved at ske, og påpeget at man ikke umiddelbart kunne overføre militære forskrifter for ditten og datten – her ud på havisen.

Han gloede stift på mig – i en for mig uendelig tid – drejede lige rundt til den oberst der var in charge og gøede” God dam it ...You are fired. Obersten røg lige hen i helikopteren – tilbage til Basen – og ud derfra med første fly.

I mellemtiden var der også ankommet en række danske embedsmænd fra Risø med formanden for den Danske Atomenergikommission H. Koch i spidsen. De øvrige embedsmænd var helsefysikere fra Risø og blandt dem var der Gjørup og Asger Aarkrog. Jeg var til møde med dem umiddelbart efter deres ankomst og de var naturligvis meget interesseret i, at høre om mine indtryk fra nedstyrtningsstedet. Til det samme møde var også nogle civile amerikanere nemlig Dr. Wright Langham og Carl Walske.

Jeg blev tilknyttet denne gruppe fra Risø, som i nogen tid indsamlede prøver af sne og is uden for nedstyrtningsstedet for at analysere disse for radioaktivitet. De havde indrettet et meget primitivt laboratorium i køkkenet på den gamle Dining Hall 6, som var lukket. De indkøbte i BX`en alt hvad der var af teflon pander, og på disse smeltede de sneprøver og filtrede det fremkomne vand igennem melitta kaffe filtre – og målte så på resterne. Det er på baggrund af disse meget primitive analyser, at de senere i deres rapport konkluderede, at der ikke var nogen strålingsfare.

I løbet af en ca. 4 eller 5 uger gled jeg ganske langsomt ud af hele operationen, som nu havde fået navnet "Operation Crested Ice" og vendte tilbage til mit normale job. Jeg havde i den forløbne periode været helt frigjort fra Den Kongelige Grønlandske Handel – og ansat af USAF til en løn der løb op i 20 dollars om dagen.

Foråret kom, og det blev hurtigt lyst døgnet rundt og tilstandene blev for min part helt normale. Jeg blev på Thule-basen i det samme job indtil september 1977, hvor jeg blev tilbudt et job som trafikchef i Grønlandsfly A/S og flyttede derfor til Godthåb.

Efter 5 år, som trafikchef i GrønlandsflyA/S, rejste jeg fra Grønland for good i 1982 og har siden aldrig været der.

Jens Zinglersen