

OPRETTELSEN AF STATION NORD

Af ingeniør *Edmund Nielsen*

Allerede under sidste verdenskrig havde man i USA påtænkt at bygge en vejrstation i den nordøstlige del af Grønland. Krigen havde bevirket, at adskillige vejrstationer var blevet anlagt af amerikanerne i Grønland. I 1946 blev disse stationer overgivet til dansk personale, og i 1947 begyndte på dansk initiativ tillige bygningen af vejrstationen i Danmarkshavn. Mulighederne for at sejle materiel til bygning af en station nordligere end Danmarkshavn havde vist sig udelukket. Selv besejlingen af Danmarkshavn har nogle år svigtet på grund af isvanskeligheder.

Tidlig i året 1951 blev arbejdet på anlæg af Thulebasen påbegyndt af amerikanerne, og der blev da basis for, indenfor en rimelig afstand at kunne foranstalte flytransport til en station i det nordøstlige Grønland, og US Airforce tilbød at foretage lufttransporten. I april 1951 blev der givet meddelelse om, at indkøb til en komplet radio- og vejrstation kunne begynde, og i juli og august afsejlede to skibe med alt det fornødne materiel, som blev bragt i land på Thulebasen for at forblive der til foråret 1952. Det var så hensigten, at pladsen for stationens bygning skulle være udpeget forinden, og ved denne plads skulle der på havisen ryddes sne for en landingsbane og materiellet flyves dertil.

Byggearbejdet skulle indkorporeres i denne plan, og stationen skulle være færdigbygget efteråret 1952. Men det kom ikke til at gå efter denne plan.

I marts 1952 fløj jeg sammen med nu afdøde afdelingsingeniør H. Holten Møller via USA til Thulebasen. Med landingsbanen på Thulebasen som udgangspunkt gik man i gang med rekognosceringsflyvninger over Nordøstgrønland for at finde et egnet sted til bygningen af en radio- og vejrstation, og efterhånden blev forskellige pladser indkredset, og man ville så se nøjere på områderne ved landing med skiforsynet flyplan.

Et flyplan af typen C47, der er et tomotorers fragtplan, der svarer til passagerplanet DC3, blev gjort klar til en flyvning, hvor man ville forsøge landing på den østlige side af Danmarksfjorden. Vi startede på et sent tidspunkt fra Thulebasen,

men efter cirka en halv times flyvning blev det opdaget, at dækslet på benzintanken ikke var blevet anbragt på sin plads efter påfyldning. Vi vendte om for at få dette rettet og startede påny for at mellemlande på den canadiske side ved den amerikansk-canadiske vejstation Alert. Efter cirka en times flyvning blev der bemærket en uforklarlig lyd i den ene motor. Vi lagde råd op og besluttede atter at vende om, det var jo kun et tomotors plan, for en landing et sted i ødemarken, før vi nåede vort mål, havde vi ikke særlig lyst til. Vi vendte om, men kort tid efter satte den anden motor ud, og gik i stå. Nu havde vi kun een motor at flyve tilbage på, og ovenikøbet mistanke om, at der var noget i vejen med denne. Heldigt var det, at vi på grund af benzindækslet havde foretaget den første vending, ellers var vi ikke nået tilbage på landingsbanen i Thule. Det gik meget langsomt nu, da maskinen havde een motor, men vi nåede landingsbanen. Vi havde givet besked over radioen om vort uheld, og blev hentet af en traktor på den yderste ende af landingsbanen og planet blev slæbt på værksted. Man gik i gang med eftersyn af motorerne, og vi fik et tiltrængt hvil, forinden vi atter skulle afsted. Eftersynet gav intet resultat, man havde ikke fundet fejl ved motorerne og mente ikke prøveflyvning var nødvendig forinden vi atter startede. For en sikkerhedsskyld blev der heldigvis foretaget en prøveflyvning og resultatet var, at maskinen styrtede ned kort efter starten og blev fuldstændig vrøg. Heldigvis skete der kun lidt menneskelig skade, to mand af besætningen blev lettere såret.

Man rettede nu blikket mod andre udveje. Under de mange flyvninger var det gentagne gange blevet iagttaget, at havisen ved Kap Rigsdagen var så godt som uden sne, hvorfor landing med et normalt hjulforsynet plan, der kunne rumme køretøjer, ville være mulig, og derved spare landinger på de forskellige pladser. Stedet blev altid benævnt som „den blå is“ og var let kendelig fra luften. Man planlagde nu først at lande med et skiforsynet C47 plan for at undersøge istykkelsen og derefter lande med C119 planer. Planen blev bragt til udførelse, og da istykkelsen var 87 tommer, var der ingen risiko for landing med C119. Der blev ved tre C119 landinger landsat en Weasel, en Snowmobile og en bulldozer og alt forløb efter planen.

Det var så hensigten med en lejr ved Kap Rigsdagen som udgangspunkt at foretage kørende rekognosceringer til de forskellige pladser, for at undersøge pladsernes egnethed for anlæg af en radiostation med tilhørende landingsbane. Holdet bestod af seks mand, hvor jeg var eneste dansker. Jeg skulle bedømme mulighederne for bygning af radiostationen, medens amerikanerne skulle se på mulighederne for anlæg af en landingsbane, da flytransporten skulle udføres af US Air Force. Efter at have indrettet lejren ved Kap Rigsdagen begav vi os den 7. april med Weaslen som transportmiddel på tur til Kap Ludovika, en af de pladser, der fra luften havde set velegnet ud for anlæg af en station. Ved nøjere eftersyn viste det sig, at en landingsbane kun under meget store bekostninger kunne anlægges her. Turen fra Kap



Udenfor teltet ved Kap Rigsdagen.

Rigsdagen til Kap Ludovika og retur var cirka 75 km, vejret var klart og fint, selv om temperaturen var omkring minus 35° C og alt forløb planmæssigt.

Efter en dags hvil i lejren på Kap Rigsdagen begav vi os afsted på vor anden tur, der ikke alene var cirka tre gange længere, men hvor vi også blev udsat for det hårde arktiske vejr, der uventet kan optræde på disse breddegrader. Turen gik til Ingeborg Halvø, hvor nu Station Nord ligger. Ruten gik mellem Prinsesse Thyra's Ø og Prinsesse Dagmars Ø på vejen ud. Udturen foregik i fint vejr, og stedet på Ingeborg halvø blev fundet særdeles velegnet til formålet.

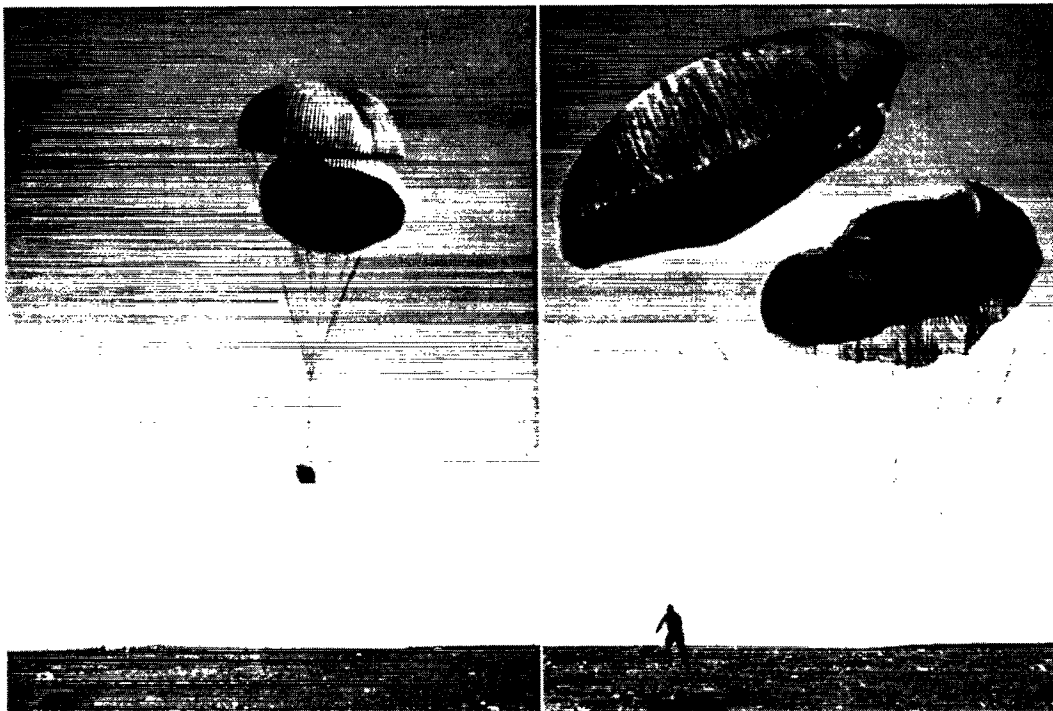
Vi havde mulighed for at slå lejr, men ønskede at turen blev afsluttet så hurtigt som muligt, og vi satte kurs syd om Prinsesse Dagmars Ø. Vi var ikke kommet ret langt, før snestormen brød løs. Vi var som nævnt ialt seks mand, og i en Weasel kan der kun være fire mand, hvorfor to mand til stadighed skulle være på slæden med udstyr, der var bundet efter Weaslen. Når temperaturen er mellem minus 20 og minus 30° C, og der tillige raser en snestorm, er en slæde ikke et særligt behageligt opholdssted. Opholdet på slæden måtte selvfølgelig gå på skift, men da min påklædning med isbjørnebukser og rensanorak var bedst egnet for disse klimatiske forhold, måtte jeg tage den meste tid på slæden sammen med en af de mest hårdføre amerikanere. Vo-

res navigatør var heller ikke misundelsesværdig. Sigbarheden var absolut nul, så for hver kilometer måtte han ud af Weaslen, for at komme fri af magnetisk påvirkning af køretøjet, aflæse kompasset og tilbage for at fortælle, hvilken kurs vi skulle holde, og da misvisningen tillige er meget stor så nær den magnetiske pol, var hans opgave meget vanskelig. Vi styrede ret mod vest i forventning om at ramme østkysten af Valdemar Glückstadt land. Da vi endelig nåede kysten, satte vi kursen ret nord langs kysten, og efter en tur på ialt 38 timer uden hvil, var vi tilbage i lejren. Det var en herlig fornemmelse at se teltene dukke op i snetykningen. Trætte og søvnige krøb vi hurtigt i soveposerne og sov uden at vide hvorlænge vi forblev i poserne. Da vi vågnede, rasede snestormen stadig, og vi prøvede efter vore ure at finde ud af, hvorlænge vi havde sovet, men da solen på denne årstid står på himlen hele døgnet, kunne vi ikke få timetallet til at stemme. Vi kaldte så Danmarkshavn i vor lille radiostation, drevet med håndgenerator, for at få at vide, hvad klokken var. Det blev fortalt os, men vi måtte også have at vide, hvilken dato det var. Vi fandt da ud af, at vi havde sovet i 14 timer.

Nu var vor mission foreløbig endt og vi ventede kun på bedring af vejret. Påskedag indtraf og skulle fejres med en festmiddag. Menuen kom til at bestå af pemmicanesuppe, dernæst kotelet af et stykke frosset svinekød medbragt fra Thulebasen og optøet på Weaslens varme køler. Afslutningen af middagen bestod af citroniscream fremstillet af citronpulver og sne. Da snestormen stilnede, kaldte vi Thulebasen og anmodede om at blive afhentet. Et egnet plan var ikke til rådighed nu, da det ene C47 var ødelagt ved nedstyrtningen, og det andet C47 plan og de to C119 planer var gået tilbage til deres baser. Tilbage var et C54 plan, som ikke var velegnet til landing på en landingsbane med snedriverne efter snestormen. Det blev alligevel besluttet, at C54 planet skulle hente os, og nogle timer senere hørte vi motorlarm, og straks efter landede C54-maskinen, og vi kunne byde den norsk-amerikanske pilot Bernt Balchen, der var med maskinen, velkommen til Kap Rigsdagen.

Med flyplanet fulgte også tre mand, som nu skulle køre de tidligere landsatte køretøjer til Ingeborg Halvø, hvor det var meningen, at bulldozeren skulle anvendes til snerydning af landingsbanen på havisen udfor stedet, hvor Station Nord skulle anlægges. Vi tog afsked med lejren, som havde været vort hjem i to uger og gik ombord i flyplanet. Vi kørte frem til start, men lige da vi regnede med at blive luftbårne blev maskinen gennemrystet af en kraftig luftstrøm, der ramte os fra den ret stejle klippevæg ved kysten. Piloten mistede styret over maskinen, men heldigvis ramte næsehjulet en snedrive som forhindrede, at maskinen gik mod fjeldvæggen. Piloten fortalte senere, at det var det værste „take off“ han havde oplevet.

Ved at tromle de største snedriver ned med landingshjulene fik han lavet en brugbar startbane i en anden retning, og den næste start forløb fint.



Faldskærmsdrop umiddelbart før landing.

Lasten landet og skærmene løsnet.

Vejret var klart solskin og på vejen til Thulebasen havde jeg radiokontakt med Danmarkshavns radio og takkede for hjælpen med radioforbindelserne under vort ophold i lejren på Kap Rigsdagen. På Thulebasen blev vi budt velkommen tilbage af afdelingsingeniør Holten Møller.

Stedet, hvor Station Nord skulle ligge, var nu fastlagt, og forberedelserne til starten af byggearbejdet på det valgte sted var i fuld gang. Dagen efter rekognosceringsholdets tilbagekomst fra Kap Rigsdagen ankom til Thulebasen de danske håndværkere, som skulle assistere ved byggearbejdet på Station Nord.

Køretøjerne fra Kap Rigsdagen avancerede rask mod Ingeborg Halvø, og brændstof til brug ved snerydningen af landingsbanen blev nedkastet med fly over området. Men det viste sig snart, at vanskelighederne for snerydningen på havisen var uovervindelige og måtte opgives. På Thulebasen blev der lagt råd op om fremtidsplanerne for bygningen af Station Nord, og det blev da besluttet at etablere en station på Ingeborg Halvø med det mindst mulige mandskab, der blev sat til fire mand. Der kunne ikke være mindre end to telegrafister og Kristen Sørensen og Børge Hå-

gensen, der tillige også havde uddannelse som radiotekniker, var villige til at tilbringe vinteren sammen med kokken John Andersen, og jeg blev stationens leder.

Det blev beregnet, at 12 C47 flyvninger var tilstrækkelige for at bringe det første nødvendige materiale til stedet, suppleret med flydrop af proviant og byggematerialer til et overvintringshus. Tre mand fra byggeholdet og senere endnu to blev sendt med for at være behjælpelige med bygning af overvintringshuset og etableringen af stationen. Desuden medfulgte Eigil Knuth for arkæologiske studier. De øvrige håndværkere, der var kommet fra Danmark, blev sammen med det overskydende stationspersonale sendt til andre pladser i Grønland. Udover materialer til vinterhuset var det uvist, om mere materiel kunne nå pladsen i løbet af sommeren, men det blev planlagt at forsøge nedkastninger fra fly af byggematerialerne, således at de kunne være rede til næste års byggeperiode.

Den første lejr på Ingeborg Halvø blev indrettet i tre Atwells. En Atwell er et glasuldisoleret telt med trægulv og opvarmet med olieovn. Teltene var tilstrækkelig store til at tjene som husly indtil vinterhuset blev rejst og kunne tillige rumme radiostation, køkken og spiserum. Den 13. maj blev stationen meldt åben som telegrafstation.

Snart efter vi var ankommet til området, begyndte nedkastningerne af materiellet. Nedkastningerne blev udført af C119 planer. C119 er tomotores maskiner og særlig egnet for denne aktion. Planet er indrettet således, at de to store døre, der afslutter kabinen bagtil, kan aftages. I maskinens kabine anbringes på aluminiumspalletter det materiel, som ønskes droppet, det være sig køretøjer som Jeeps, Weasels, små traktorer eller bygningsmateriel. Når maskinen er over området anvendes først en forholdsvis lille faldskærm, der kan trække den store byrde fri af maskinens haleparti, inden de større skærme foldes ud. Mange gange var lasten forsynet med to skærme, hver skærm med en diameter på 100 fod. Materiellet daler så til jorden båret af de store skærme, men i samme øjeblik paletten rammer jorden, løsnes skærmene automatisk fra lasten, og materiellet kan derved lande uskadt. Ellers er risikoen, at de store skærme trækker byrden henad jordoverfladen, hvorved store beskadigelser kan opstå på materiellet.

Da vi ankom til Station Nords område, var alt dækket med sne, men så snart der blev snebare pletter, begyndte byggearbejdet. Overvintringshuset skulle indrettes for de fire mand så praktisk og komfortabelt, som mulighederne bød. Byggearbejdet skred rask frem, og snart havde vi et hus indrettet med en fælles opholdsstue, som samtidig tjente til spisestue, fire kamre, køkken og vaskerum. To Atwells blev indrettet til henholdsvis radio- og vejrstation i den ene og pakhus for proviant i den anden.

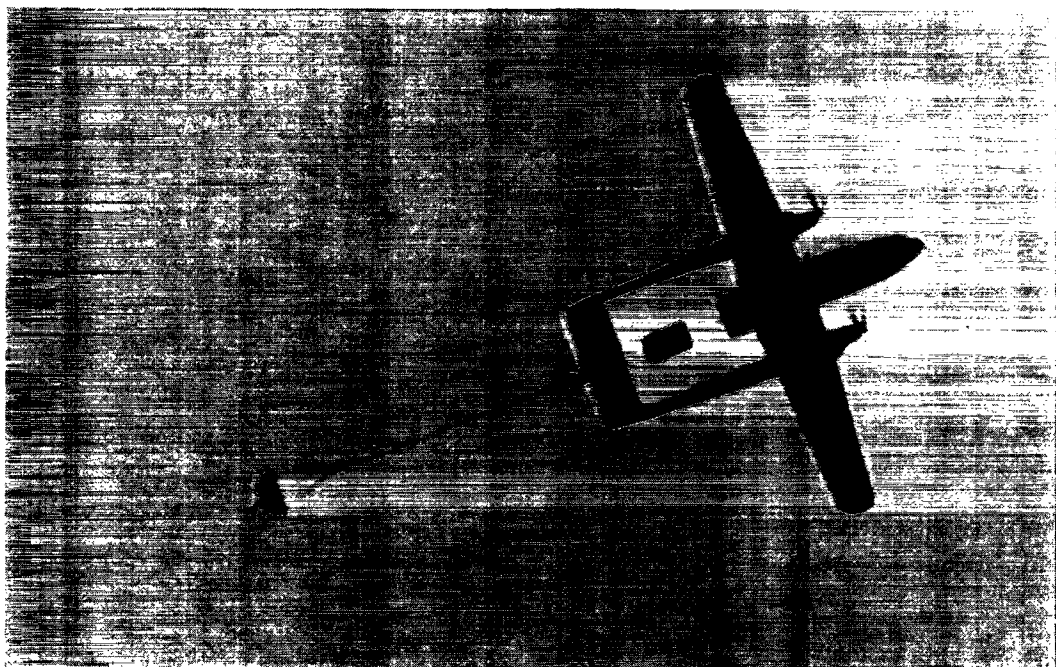
Nu var vinterstationen sikret, og blev der bygget flere huse, ville det være til gavn for den påtænkte byggesæson i 1953. Byggefolkene fik opført to elementhuse, et



Første holds afrejse fra Thulebasen til Nord den 12. maj 1952.

mandskabshus og messebygningen, som dog ikke blev færdigindrettet indvendigt. Husene tjente som nødindkvartering og kom til stor gavn det påfølgende år som den første indkvartering for byggeholdet i 1953.

Så snart snesmeltningen kom godt igang, blev der mulighed for at finde plads egnet for en landingsbane, og da der var bulldozer for jordarbejdet, og en lille „Grader“ var flydroppet for planering, kunne der snart meldes, at en anvendelig landingsbane var til rådighed. Den første landing på jordbanen blev foretaget den 27. juli 1952. Det var en C47, der vovede forsøget, og Eigil Knuth benyttede denne lejlighed til at forlade stationen. Dagen efter landede to C119, og 20. august landede de første C54. Nu gik det rask frem med transport af det resterende materiel fra Thulebasen. Den 24. august aflagde departementschef Eske Brun det første besøg på Station Nord ledsaget af afdelingsingeniør Holten Møller og den danske forbindelsesofficer fra Thule Airbase orlogskaptajn Stærmose. Den 2. september blev luftbroen afsluttet, og der var da udført 32 faldskærmstogter, som havde nedkastet 150 tons, 5 togter med ialt 25 tons nedkastet ved frit fald og 125 landinger med 600 tons.



Extraktionskærmens har netop udtrukket lasten i en C 119.

Fastlæggelse af stationens position blev også udført i 1952, og positionen blev fastlagt til 16 grader 40 min. W., 81 grader 36 min. N. Opgaven blev vanskeliggjort ved, at stjerneobservationer ikke kan foretages, før solen forsvinder under horisonten. Statsgeodæt Sinding var i august ankommet til stationen med luftbroen fra Thulebasen, og den 2. september var solen første gang kortvarigt under horisonten, hvorved observationen kunne foretages. Temperaturen var da langt under nul og vanskeliggjorde betjeningen af apparaturet.

Sneen begyndte atter at dække terrænet, og det lille byggehold på fem mand og de to geodæter skulle hjem, forinden vinteren satte ind for fuld styrke, og inden solen helt forsvandt. Det blev lovet fra Thulebasen, at en C47 ville afhente dem, men først den 13. oktober ankom en C47. På grund af startvanskeligheder blev afgangens ikke samme dag, så mandskabet måtte overnatte trods den knebne plads. Næste dag var den sidste, vi havde solen, og da det kun er lyst ganske kort midt på dagen, måtte tiden udnyttes. Starten forløb ikke uden uheld. I den løse sne ramte maskinens haleparti en stor sten, og halepartiet blev alvorligt beskadiget. Ved ankomst til Thulebasen fik piloten besked om at lande på den gamle landingsbane. Der var katastrofeudrykning i tilfælde af, at landingen ikke forløb glat. Alt gik dog godt.

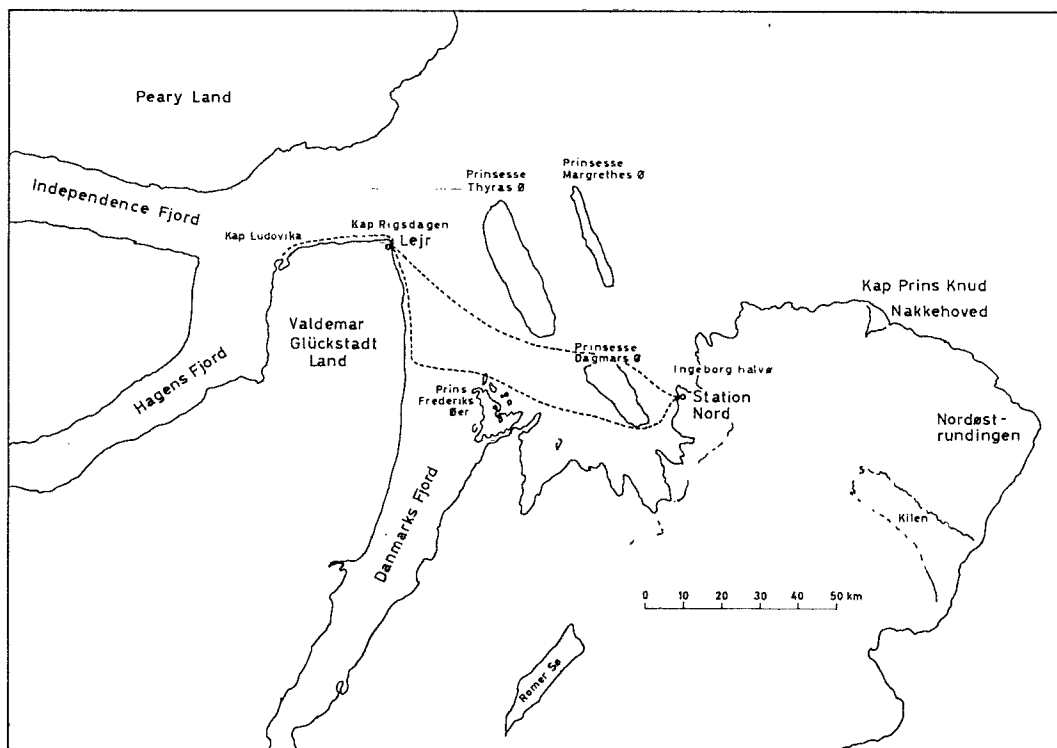


Landing på Nord med skiforsynet C 47.

Nu var vi fire mand tilbage på stationen og havde 4½ måneds mørketid foran os. Vor strømforsyning var foruden en vindgenerator en benzindrevet motorgenerator, således at vort 32 Volts batteri havde to muligheder for opladning. Vindkraften var dog ikke meget bevendt, så almindeligvis blev motorgeneratoren startet således, at den kørte 6–8 timer daglig. Det var tilstrækkeligt til, at vi havde strøm på batteriet resten af døgnet, såvel til radioanlægget som til belysning.

Hen under jul fik vi besked om, at vi kunne vente et flydrop, og forventningerne var store. To gange var maskinen på vej, men desværre lykkedes det ikke for maskinen at finde stationen, så julegaverne måtte vi vente med. Først den 15. februar fik vi vort længe ventede juledrop med mange rare sager og gode hilsner.

Mørketiden ophørte først den 28. februar. Få dage forinden havde vi registreret den laveste temperatur, minus 50 grader. Vi var nu nået den koldeste årstid, snefaldet var nogenlunde ophørt, men overalt lå et jævnt cirka en meter tykt lag. Landingsbanen var ikke brugbar, før snelaget var væk, og da vi kun var fire mand på stationen, og arbejdet iøvrigt skulle passes, var der ingen chance for, at vi kunne fremskynde rydningen af landingsbanen. Landing med skiforsynet plan var mulig, og den 25. maj ankom et C47 plan med mandskab fra Thulebasen for at hjælpe til med



Ruten angivet stiple for rekognosceringen fra lejren ved Kap Rigsdagen.

snerydningen. I slutningen af juni var landingsbanen nogenlunde snebar, og jeg kunne sende melding til København om, at håndværkerne til byggearbejdet kunne lande når som helst. Den 5. juli ankom et byggehold på cirka 50 mand, der straks forvandlede en stille plet til en sydende gryde. Der var stor travlhed overalt med indkvartering, og de første to nætter kom jeg ikke i seng. Solen stod på himlen hele døgnet, så aktiviteten var stor. Arbejdstiden begyndte kl. 6 og sluttede kl. 21 GMT. GMT blev benyttet af nemhedshensyn, og iøvrigt berettiger station Nords beliggenhed anvendelse af GMT. Thule Air Base anvender imidlertid New York tid, og dette bevirker, at flyplanerne almindeligvis ankom på det tidspunkt, vi kaldte nat. Da jeg nødvendigvis måtte være til stede ved samtlige landinger, fik jeg ikke sovet ret meget i byggeperioden.

Materialer til byggearbejdet var der nok af, da alt materiellet sidste år var indfløjet fra Thulebasen. I vinterens løb var der projekteret flere huse, så endnu mere bygningsmateriel var i vente med det første skib til Thulebasen.



*Dr. Lauge Koch ombord i Catalina-maskinen ved Friggs fjord
læsende vardeberetningen fra 1922.*

Den 22. juli kunne jeg meddele hjemover, at alle huse, hvortil der var udsendt materialer i 1951, var rejst.

Den første august landede et Norseman-plan fra dr. Lauge Koch's Østgrønlands geologiske ekspedition. Det var det første danske flyplan, vi kunne byde velkommen til Nord. Da Norseman-planet er et hydroplan, foregik landingen på havet, som nu var så godt som isfrit. Hensigten med denne landing var at anvende Nord som mellemlandingsplads fra Centrumsøen til Friggs fjord, hvor de to geologer, Erd-

hard Fränkel og Fritz Müller, skulle landsættes og derfra vandre til Kap Morris Jessup for geologiske undersøgelser. Tillige var de blevet pålagt det hverv at afhente vardeberetningen fra dr. Lauge Koch's ekspedition, Jubilæumsekspeditionen 1920–23. Det var meningen, at Norsemanplanet skulle afhente geologerne et par uger senere, men på grund af dårligt vejr ankom den 8. august det danske isrekognosceringsplan til Station Nord. Catalinaplanet førtes af kaptajn Kjeld Petersen, og det var den første landing af et dansk flyplan på landingsbanen.

Dr. Lauge Koch var også om bord i planet. Netop denne dag var den sidste radiomast rejst, og det blev fejret ved, at dannebrog blev anbragt til tops i masten. Dagen efter forsøgte Catalina-maskinen at flyve sydover, men vejrforholdene var stadig dårlige, og maskinen måtte vende tilbage til Nord. Også Norseman-planet lå vejrfast ved Centrumsøen, og først den 11. august lykkedes det Norseman-planet at nå frem. Vejrforholdene tillod dog ikke planet at flyve videre til Friggs fjord, så den 12. august måtte Catalinaen afgå nordover for afhentning af de to geologer. Da geologerne kun havde proviant til to uger, var situationen ved at blive kritisk. Men til alt held forløb flyvningen planmæssigt. Jeg havde fået invitation til at medfølge på turen til Friggs fjord og fik derved lejlighed til at overvære, at dr. Koch fik overrakt den beretning, han havde skrevet for mere end 30 år siden.

Vejret havde nu bedret sig således, at Catalinaen kunne flyve sydover den påfølgende dag.

Imidlertid var det danske skib med materiel til de nye huse ankommet til Thulebasen, og den 15. august ankom det første C124 fragtplan, som blandt andet medførte en jeep og en lastvogn. C124 planet kan medføre anseelige fragtmængder, og aktiviteten på byggepladsen steg i forhold til de indfløjne godsmængder. Den 30. august fik vi den første sne, men vejret var dog stadig fint, således at byggearbejdet kunne holde trit, og den 12. september blev rejsegildet fejret. Resultatet af sommerens byggearbejde, begunstiget af gode vejrforhold og et veloplagt byggehold, var 18 bygninger, 7 antennemaster og 3 stk. 35 tons tanke. Vort overvintringshus var nu indrettet til stationslederbolig.

Den første oktober startede stationen med alle sine funktioner, den nye radio-station blev taget i brug, tillige begyndte radiosondeopstigningerne, der foretages to gange i døgnet. Sondeobservationerne har stor betydning for vejrundersøgelserne i de øvre luftlag og er til stor gavn for lufttrafikken. Et radiofyr for navigering af luftfartøjer blev også startet.

Luftbroen havde i 1953 bragt 800 tons materiel og olie ved 87 landinger. 7 faldskærmsdrop var modtaget.

Nu, da byggesæsonen var afsluttet, måtte håndværkerne afhentes, inden vinteren satte ind. Afdelingsingeniør Holten Møller var fra København rejst til Thulebasen

for at fremskynde afhentningen. Den 7. oktober lykkedes det at få en C54 maskine igennem, og netop som maskinen var afgang satte en kraftig snestorm ind. Vi havde atter haft heldet med os.

Nu var de tilbageværende et stationspersonale på 17 mand. Mørketiden var nær forestående, men lyset strålede fra det nyoprettede elværk, radiostationen, som er verdens nordligste telegraf- og poststation, sendte vejrmeldinger, og radiofyret fungerede hele døgnet. Et lille samfund var oprettet på Danmarks nordligst beboede plads, kun 900 km fra Nordpolen. Vor nærmeste nabo var Danmarkshavn 600 km væk, og vor eneste forbindelse med omverdenen var flyforbindelsen til Thule Air Base, hvortil afstanden er 1200 km.