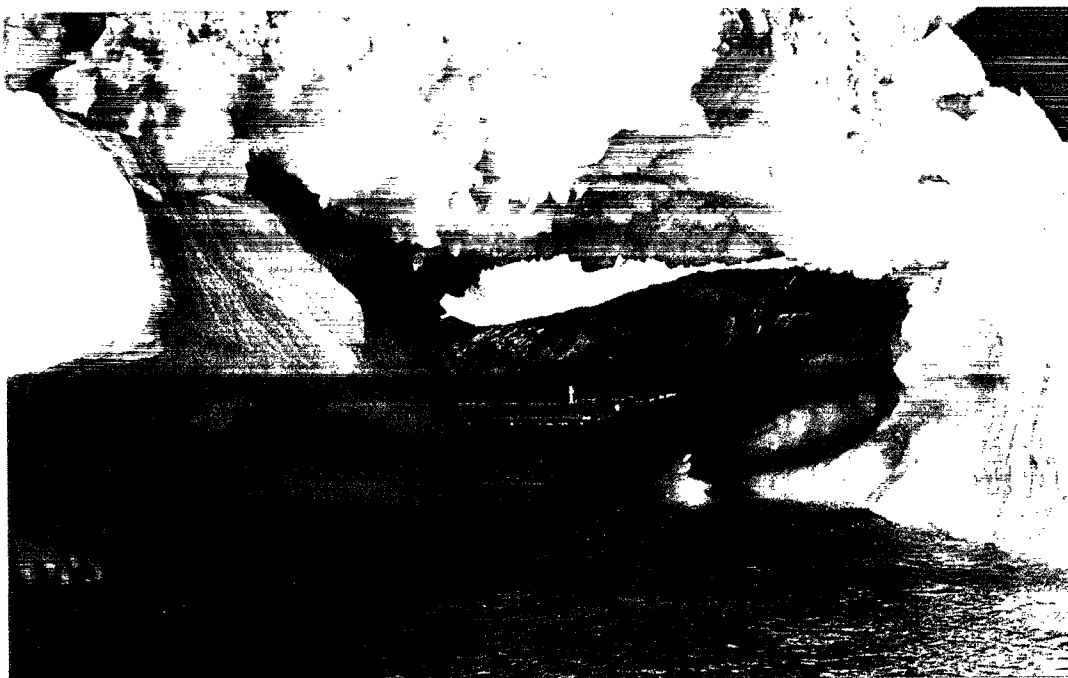


NARSARSUAQ AIR BASE (B.W.-1), 1941–58

Studie vedr. de amerikanske baseanlæg i Grønland i medfør af »Grønlandstraktaten« af 9. april 1941, med særligt henblik på Narsarsuaqs anlægs- og udviklingshistorie 1941-58.

Af Paul E. Ancker



NARSARSUAQ AIR BASE, (B.W.-1) 1941–1958. Strandet isfjeld ud for Narsarsuaq – igennem isporten ses flyvetårnet og den centrale del af flyvepladsen. (Foto: Paul E. Ancker, 1961).

Forord

Narsarsuaq flyveplads blev anlagt af U.S.A. under Anden Verdenskrig, i henhold til »Grønlandstraktaten« af 9. april 1941. Denne traktatmæssige overenskomst, der blev indgået på årsdagen

for Danmarks besættelse, gav bl.a. U.S.A. ret til at oprette og drive »forsvarsområder« i Grønland i form af landingsbaner, flådebaser, radiostationer og meteorologiske observationssta-

tioner. Selve flyvepladsen og de dertil knyttede faciliteter blev etableret i løbet af 1941/42, medens den videre udbygning med havneanlæg, velfærdsfaciliteter og hospital m.v. blev fortsat i løbet af 1942/43 og helt frem til 1944.¹

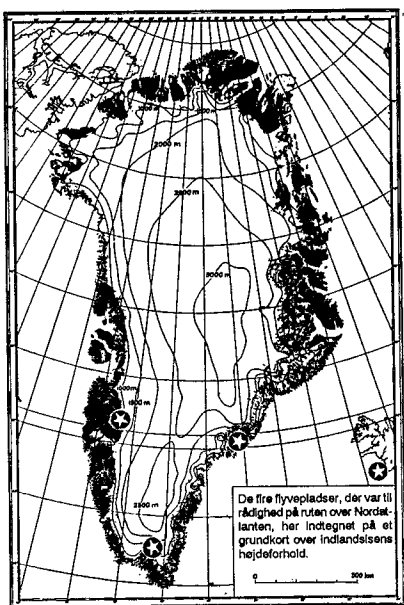
Formålet med anlæggelse af Narsarsuaq (*Blue West-1*) var at etablere en mellemlandingsplads imellem Labrador og Island, der tillige kunne tjene som fast base for fly til rekognosceringsformål og ubådsbekæmpelse. Omtrent samtidig blev der anlagt en flyveplads i bunden af Kangerlussuaq (*Søndre Strømfjord*) med betegnelsen »Blue West-8«, medens en tredje flyveplads blev anlagt i 1942/43 ved Ikateq Ammassalik (*Angmagssalik*) under kodebetegnelsen »Blue East-2«.²

En af årsagerne til den valgte placering af de tre flyvebaser må tilskrives hensyn til de flytyper, som skulle færgeflyves fra det amerikanske kontinent til Europa. Medens de fire-motorede langdistancefly kunne flyves direkte fra New Foundland til Scotland, måtte de to-motorede mellemdistancefly nødvendigvis råde over en mellemlandingsplads i Grønland. På grund af de omskiftelige vejrforhold og de usikre kommunikationsforhold var det endvidere nødvendigt at råde over mindst *een* alternativ plads i Grønland. Endelig gik overvejelserne i U.S. Army Air Force og i War Department ud på at etablere en tredje plads på Grønlands østkyst på højde med Ammassalik, hvorved det tillige ville blive muligt at færgeflyve jagerfly via Grønland til Island.³

Placeringen af de tre flyvebaser viste sig meteorologisk set at være yderst velvalgt. Den geografiske beliggenhed af

Narsarsuaq og de to alternative baser på henholdsvis Vestkysten og Østkysten betød, at basekomplekset kom til at udgøre en trekant adskilt af indlandsisens sydlige kuppel med højder på over 2500 meter. Dette indebærer, at der så godt som aldrig kan forekomme dårligt flyvevejr alle tre steder på samme tid. Narsarsuaq og Kangerlussuaq kan være under minima for landing samtidig, men i så fald vil det være godt vejr i Ammassalik-området, og Ikateq vil være åben for beflyvning. Modsat kan det forekomme, at Narsarsuaq og Ikateq er lukkede på samme tid, men i så fald vil Kangerlussuaq være åben for beflyvning. Endelig kan det en sjælden gang forekomme, at Kangerlussuaq og Ikateq samtidig er lukkede, men i så fald vil Narsarsuaq være åben.⁴

Fra begyndelsen var det usikkert, hvilken af de tre baser der skulle udbygges til hovedbase, men allerede fra sommeren 1942 stod det klart, at valget af beflyvningsmæssige og forsyningsmæssige årsager måtte falde på Narsarsuaq. Pladsen var rutemæssigt den bedst placerede, præcis halvvejs imellem Labrador og Island, og fjorden frembød langt bedre besejlingsmuligheder end Kangerlussuaq og Ammassalik-fjorden. Hertil kom, at den sejladsmæssige distance fra New Foundland, hvor transportskibene samledes og blev organiseret i konvoyer, var langt kortere til Narsarsuaq. Det blev derfor bestemt, at Narsarsuaq skulle udbygges til sæde for »Greenland Base Command«, der skulle være øverste myndighed for alle amerikanske styrker i Grønland både i kommandomæssig og forsyningsmæssig henseende.⁵



Indlandsisens udstækning og højdeforhold.

Som det vil fremgå, var de grønlandske flyvebaser placeret i en trekant omkring indlandsisens sydlige kuppel. Geofysiske forhold forhindrede dermed, at de tre flyvepladser kunne få dårligt flyvevejr på samme tid. (Grundkort udarbejdet af Børge Fristrup, 1962).

Grønlands stilling efter 9. april 1940

Umiddelbart efter Tysklands besættelse af Danmark den 9. april 1940 var England og Canada indstillet på at skride til en militær besættelse af Grønland. En henvendelse til State Department fra den danske gesandt i Washington (Henrik Kauffmann) på selve besættelsesdagen forhindrede dette og havde til følge, at den amerikanske udenrigsminister (Cordell Hull) den 12. april fremsatte en erklæring, der gjorde Grønland til amerikansk interesseområde. Samme dag afholdt præsidenten (Franklin D. Roosevelt) en pressekonference, hvor han uddybede den amerikanske »hands-off-

politik», og herefter kunne ingen være i tvivl om, at et overgreb på Grønland ville blive betragtet som en uvenlig handling og en grov provokation mod U.S.A.⁶

For at forstå baggrunden for den amerikanske holdning til Grønlands stilling i 1940 er det væsentligt at kende den principielle baggrund for U.S.A.'s udenrigspolitik baseret på »Monroe Doktrinen« af 1823. I sin oprindelige form kan indholdet af denne doktrin gengives således:⁷

»De amerikanske kontinenter som uafhængige og frie kan fremtidig ikke betragtes som objekt for europæisk kolonisation, og U.S.A. vil betragte ethvert forsøg fra en europæisk magts side på indblanding i amerikanske anliggender som farlig for sin sikkerhed og fred og som udtryk for et uvenligt sindelag overfor U.S.A.«

Doktrinen blev i 1870 udvidet til også at omfatte overdragelsen af områder i »Den nye Verden« til europæiske magter – således at forstå, at hverken overdragelse fra amerikansk til europæisk besiddelse eller fra europæisk til anden europæisk besiddelse kunne ske uden om U.S.A. Denne udvidede tolkning begrænsede bl. a. Danmarks muligheder for at afhænde De Vestindiske Øer i 1916–17, og den indgik i høj grad i de amerikanske overvejelser vedrørende Grønland.

»Monroe Doktrinen« gav – sagt på en anden måde – udtryk for et amerikansk ønske om at holde fremmed aggression og fremmede konflikter på afstand af de amerikanske kontinenter, og netop den-

ne holdning udgør kernen i U.S.A.'s Grønlandspolitik. De amerikanske interesser i Grønland manifesterede sig under 2'den Verdenskrig bl.a. ved en spontan støtte til den danske gesandt i Washington (Henrik Kauffmann) og til de lokale embedsmænd i Grønland (landsfogederne E. Brun og A. Svane). I årene 1940 og 1941 opretholdt det besatte Danmark og U.S.A. diplomatiske forbindelser, og den amerikanske repræsentation i København blev først trukket tilbage efter U.S.A.'s indtræden i krigen i december 1941.⁸

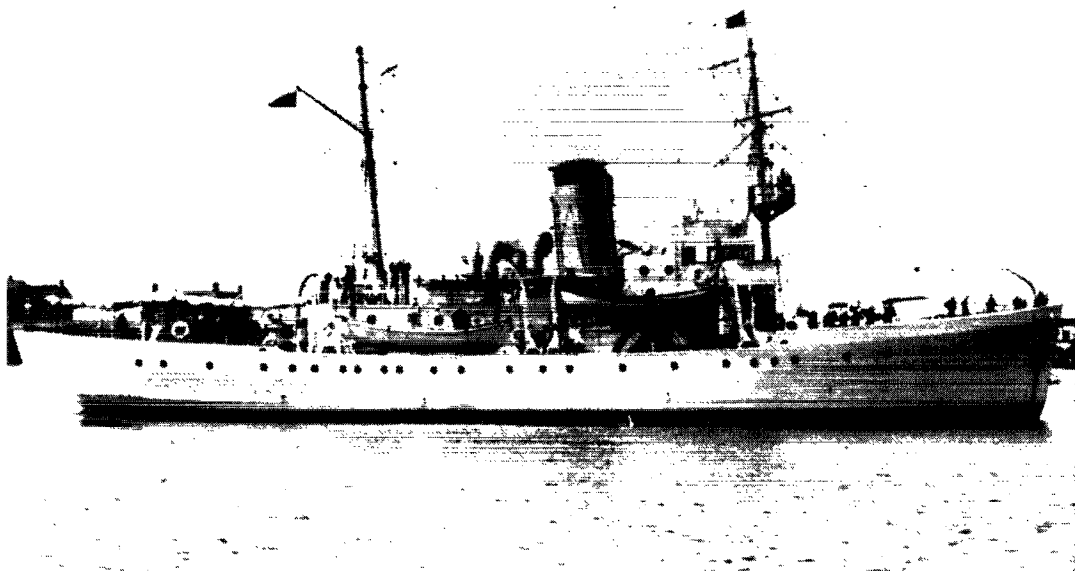
På pressekonferencen den 12. april var præsident Roosevelt blevet spurgt, om et overgreb på Grønlands integritet automatisk ville udløse sanktioner i medfør af »*Monroe Doktrinen*«. Præsidenten besvarede *ikke* dette spørgsmål med et klart »ja« eller »nej«, men han gik meget langt med hensyn til at forklare den stærke tilknytning, der såvel geografisk og geologisk, som med hensyn til fauna, flora og det eskimoiske sprogfællesskab, bandt Grønland til det amerikanske kontinent. Svaret kunne kun tolkes som en klar tilkendegivelse af, at et overgreb på Grønland ikke ville blive tolereret af U.S.A.⁹

I løbet af april måtte State Department flere gange bremse canadiske planer om at sende militære styrker til Grønland. Den canadiske regering var blevet opfordret hertil både af den engelske regering og af det store canadiske firma: »Aluminium Company of Canada« (ALCAN). En særlig rolle spillede i denne forbindelse kryolitproduktionen i Ivigtut, idet dette sjældne mineral indgår som en vigtig faktor (katalysator)

ved aluminiums fremstilling. England og Canada frygtede, at et tysk »commando« kunne sætte kryolitminen ud af drift, og det canadiske firma så her en mulighed for at overtage minedriften i Ivigtut. U.S.A. besluttede på denne baggrund at iværksætte foranstaltninger til sikring af kryolitforekomsten, men måtte til stadighed i sine sikkerhedspolitiske vurderinger tage hensyn til, at Japan kunne benytte en militær besættelse af Grønland som påskud til at besætte Hollandsk Ostindien.¹⁰

State Department søgte derfor efter en egnet kombination af magtmidler, der kunne neutralisere det canadiske pres uden at have karakter af en aggression. På sin pressekonference den 12. april havde præsident Roosevelt medinddraget muligheden for at indsætte amerikansk Røde Kors i Grønland, og man arbejdede på det diplomatiske plan med at oprette et amerikansk konsulat i Godthåb. Den 25. april udnævnte Kauffmann en særlig kommission (*Grønlandskommissionen*), hvis opgave skulle være at administrere indkøb og forsendelse af proviant og forsyninger til Grønland samt at forestå afsætningen af de grønlandske produkter. Endelig drøftedes muligheden for at anvende civile enheder af »US Coast Guard« til rekognoscering og patruljevirkksomhed i grønlandske farvande. Sådanne foranstaltninger ville befæste Grønlandspolitikken uden at have karakter af en militær besættelse.¹¹

I slutningen af april og begyndelsen af maj 1940 udkrystalliserede de amerikanske overvejelser sig i en kontant handlingsplan, og den 10. maj afgik den



»USCGC COMANCHE«.

Denne »Coast Guard Cutter« var bygget af »Pusey & Jones Co.«, Wilmington, Delaware i 1934. Skibet havde 60 mands besætning og var beregnet til at kunne bryde vinteris på op til 2 fods tykkelse (ca. 60 cm). Deplacementet var på 1.005 tons og størrelsesforholdene: 165×36×13½ fod. »COMANCHE« blev drevet af dampmaskiner med dobbelt reduktionsgear, der kunne give skibet en fart på 13,5 knob. Bevæbningen bestod af 2 stk. 3" kanoner (76 mm) på fordækket og et antal 0.50" maskingeværer. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

første Coast Guard Cutter (COMANCHE) til Grønland. Om bord var den nyudnævnte konsul (James K. Penfield) og hans vicekonsul (L. West). Endvidere medfulgte en repræsentant for det amerikanske Røde Kors. Penfield havde ordre til at udarbejde en provisorisk plan for Ivigtuts forsvar sammen med chefen for »USCG COMANCHE«. Når denne opgave var tilendebragt, skulle han fortsætte til Nuuk (Godthåb) for at oprette det omtalte konsulat. Alt i alt et program, der repræsenterede U.S.A.'s politiske, forsvarsmæssige og humanitære interesser i Grønland.

Grønland som mål for britiske og canadiske interesser

Den 9. maj havde britiske styrker besat Island uden at U.S.A. på forhånd var blevet informeret herom. Dette medførte bl. a., at præsident Roosevelt officielt lod State Department meddele den engelske ambassadør i Washington følgende syrlige kommentarer til besættelsen:¹²

...that he (Roosevelt) had taken note of the British occupation of Iceland and that he had no particular objection to that; but if they tried the same trick as to Greenland, he would be very angry.«

I løbet af maj begyndte USCG skibe at afpatruljere grønlandske farvande, men Englands og Canadas interesser for Grønland var ikke blevet mindre med tiden. England forsøgte at undgå at komme i konflikt med »*Monroe Doktrinen*« ved at benytte Canada som frem-skudt forhandlingspartner, og canadierne vågede over alle detaljer i U.S.A.'s Grønlandspolitik for ikke at blive distancerede. Det var i denne forbindelse symptomatisk, at da U.S.A.'s planer om at oprette et konsulat i Godthåb blev kendt i Ottawa, var Canada straks klar til at følge trop og udnævnte en konsul og en vicekonsul, der skulle have sæde i Grønland (Ivigtut).¹³

Situationen blev tilspidset i begyndelsen af juni, da det canadiske skib »S/S NASCOPIE« ankom til Ivigtut med den nyudnævnte vicekonsul (Erling Porsild), og det viste sig, at der både var minfolk og en afdeling af »Royal Canadian Mounted Police« ombord i skibet. Omtrent samtidig ankom det danske kryolitskib »JULIUS THOMSEN« fra England med den canadiske konsul (Kenneth Kirkwood) ledsaget af en landgangsstyrke på 9 engelske soldater. Der var hermed lagt op til en konfrontation, og situationen havde utvivlsomt udviklet sig til en form for »civil/militær« besættelse af Ivigtut, hvis ikke U.S.A. på forhånd havde taget visse forholdsregler.

Den 22. maj blev »USCG COMANCHE«, der lå i Nuuk (Godthåb), pludselig dirigeret til Ivigtut, medens en anden USCG-enhed (CAMPBELL), der var på vej til Grønland fra U.S.A., fik ordre til at sætte farten op og afhente landsfoged

A. Svane og den amerikanske konsul (James K. Penfield) i Nuuk (Godthåb). »COMANCHE« ankom til Ivigtut før »NASCOPIE«, og alene det amerikanske kystvagtskibs tilstedeværelse har utvivlsomt bidraget til, at de udsendte besættelsesstyrker forblev ombord. Den 13. juni ankom »USCG CAMPBELL« med Svane og Penfield fra Godthåb, og samme dag afsendte Penfield en lang telegrafisk redegørelse om forholdene til State Department i Washington.¹⁴

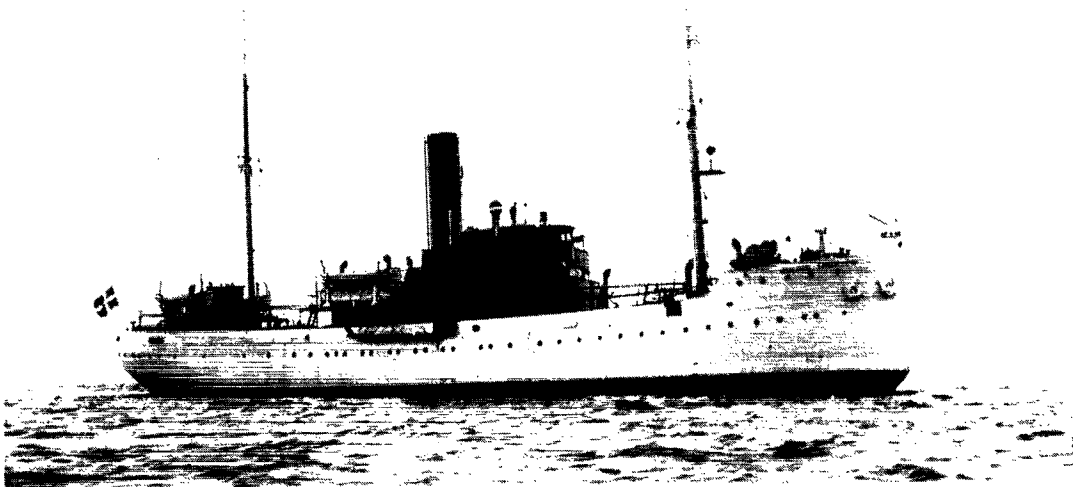
Begge landsfogeder var nu i Ivigtut, og situationens alvor fremgår af det telegram, som landsfoged Svane senere på dagen afsendte til Kauffmann i Washington:¹⁵

»...Vi har i aften tilskrevet herværende amerikanske konsul:

I hereby have the honor to beg you foreward to the Government of the United States of America the request from the Governor of North Greenland as from myself that the said Government will as soon as possible land at Ivigtut a United States armed force to protect the cryolit mine.«

Herefter fulgte følgende tilføjelse på dansk:

»Situationen ved Ivigtut efterhånden uholdbar. Nascopie på reden medfører Canadapoliti og efter U.S. konsuls mening også militær, hvoriblandt en artilleriofficer. Julius Thomsen er ankommet med britisk prisemandskab ombord på 9 mand. Minens sikkerhed efterhånden så afgørende i forgrunden, at skridtet ansås nødvendigt.«



»S/S JULIUS THOMSEN«.

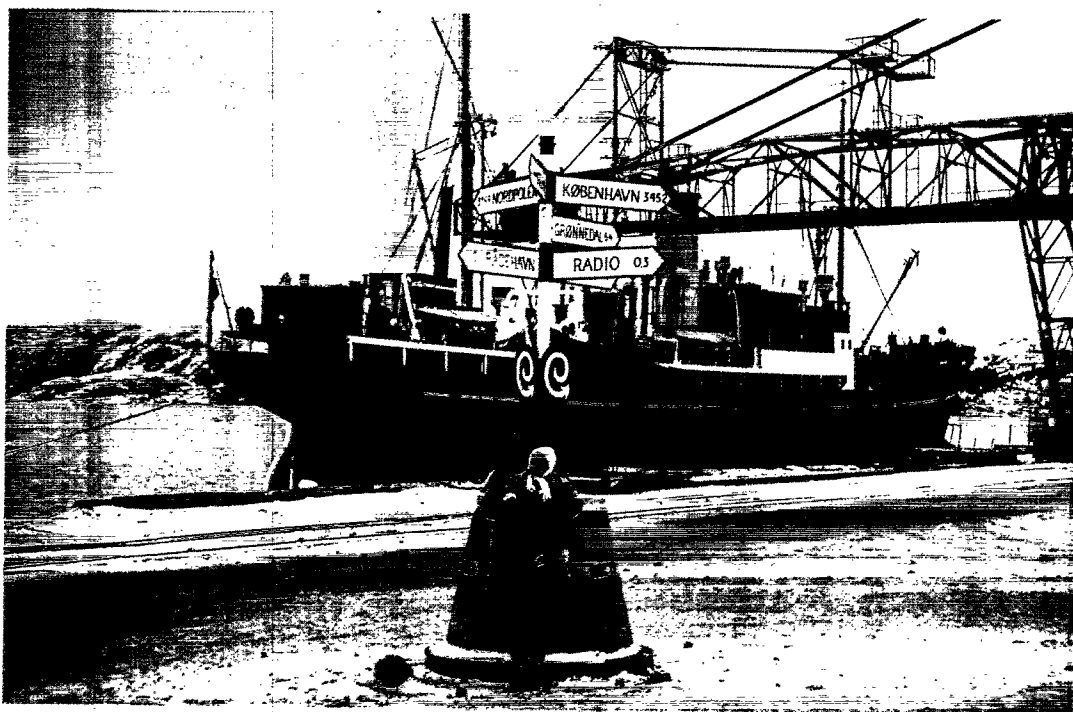
»JUTHO« blev Kryolitselskabets sidste større skib, der var beregnet til sejlads i grønlandske farvande. Skibet var bygget på »Frederikshavn Værft og Flydedok A/S« i 1927 og var på 1156 brt. Størrelsesforholdene var: 178×35×23½ fod og displacementet fuldt lastet angives til 1850 tons. Maskineriet var en tregangs dampmaskine med spildedamp-turbine, der kunne give skibet en fart på 9 knob fuldlastet. Hjælpe-maskineriet bestod af dieselmotorer, og skibet var desuden forsynet med fire støttesejl, to sæt til hver mast. Lastrummet var beregnet til at medføre kryolit eller almindeligt stykgods samt køle- og fryselast. Herudover var der på mellemdækket indrettet stalde til kreaturtransport med særlige afsnit for 5 køer, 50 grise, 15–20 får samt hønse- og andegård. Det nye skib kunne oprindelig medtage 12 passagerer på første klasse, 10 på anden klasse og 65 på tredje klasse. Senere blev apteringen ændret, således at skibet som standard kunne medføre 52 passagerer og herudover rådede over et særligt afsnit beregnet for tuberkulose-patienter. – »JULIUS THOMSEN« blev sat i drift mellem Grønland og U.S.A. under Grønlands Styrelses flag allerede i juni 1940 og gik herefter i fast fart med kryolit til Philadelphia og forsyninger til den grønlandske vestkyst under hele krigen. »JUTHO« overlevede krigens mange farer på Nord-atlanten, medens to af »KGH's« skibe: »HANS EGEDE« og »GERTRUD RASK« begge gik ned.

»GERTRUD RASK« forliste i en storm den 7. februar 1942 ud for Nova Scotias kyst, hvor alle blev reddet. »HANS EGEDE« afgik fra Ivigtut den 27. februar 1942 med en last kryolit bestemt for Philadelphia, og siden hørtes intet til skibet. – »JUTHO« vendte først tilbage til Danmark i december 1945, og indgik herefter i den almindelige besejling af Grønland indtil 1962, hvor skibet blev solgt til ophugning. (Kryolitselskabet Øresund A/S).

Enden på episoden blev, at »JULIUS THOMSEN« blev sat i fart imellem Grønland og U.S.A., og på den første rejse blev det engelske »prisemandskab« sat i land i Halifax. – »S/S NASCOPIE«, der tilhørte Hudson-Bay Company, men var chartret af den canadiske stat, medbragte tillige en del forsyninger, der blev tilbudt de to landsfogeder.

Efter aftale herom afgik »NASCOPIE« derfor til Nuuk (Godthåb) og udlossede sine forsyninger.

På længere sigt satte de to landsfogeders henvendelse om militær intervention skub i bestræbelserne på at finde en akceptabel løsning på kryolitminens forsvar. Et indkøb af en 3" kanon blev iværksat for danske midler, og denne



»M/S Disko«.

»Disko« (1496 brt.) blev bygget i 1927 på Københavns flydedok og var KGH's flagskib i mange år. Skibet fuldførte fra 1927 til den blev oplagt i Egedesminde i 1963, i alt 157 Atlantrejser og 2 års kystfart. »Disko« lå klar til afgang på »Handelens Plads« i København, da Danmark blev besat af Tyskland den 9. april 1940, men der skulle hengå over 5 år, før rejsen blev gennemført. Da »Disko« den 9. juni 1945 stævnedes ind mod Skibshavnen i Godthaab (Nuuk) som det første skib efter adskillelsens år, blev det mødt af flagsmykkede både og fartøjer i alle størrelser, og da skibet rundede kolonien, hvor der var forsamlet en talrig skare, blev der salutteret som aldrig før. Billedet, der er taget i 1958, viser »M/S Disko« fortøjet i position under lastekranen i Ivigtut, klar til at modtage en last kryolit. På kajen ses Ivigtuts vejviser, der tillige inkluderede retning og afstand til så fjerne mål som »Nord Polen«, »New York« og »København«. Personerne på billedet er flyveleder H. D. Nielsens kone og barn, der medfulgte »M/S Disko« som passagerer. (Foto: H. D. Nielsen).

ankom senere på året sammen med 20 frivillige fra USCG, der var blevet hvervet af landsfoged Eske Brun i forståelse med danske og amerikanske myndigheder i Washington. Styrken blev under hensyn til den politiske situation opstillet som et civilt politikorps.¹⁶

Udviklingen i U.S.A.'s strategiske syn på Grønland

En yderligere manifestation af U.S.A.'s vilje til at beskytte Grønland mod an-

greb fulgte på »Havanna konferencen« 30. juli 1940, hvor præsident Roosevelt formulerede den amerikanske regerings politik på følgende måde:¹⁷

»... The USA will hold itself responsible for the defence of the Western Hemisphere, and the transfer of any Territory (land or area) from one European state to another will not be tolerated.«

Før krigen havde meningerne om Grønlands strategiske betydning været

stærkt delte i U.S.A. Først i trediveerne havde U.S.A., England og Tyskland hver for sig undersøgt mulighederne for at etablere en arktisk flyverute med mellemlanding i Grønland, men interessen var gradvis ebbet ud op igennem trediveerne. I lyset af Tysklands stærkt provokerende udenrigspolitik fra 1938 tog en amerikansk senator (Ernest Lundeen) i foråret 1939 Grønlandssagen op. Lundeen påpegede bl. a., at Grønland i en fjendtlig stats besiddelse ville frembyde en trussel imod U.S.A., hvis denne stat udnyttede muligheden for at anlægge fremskudte flyvebaser på grønlandsk territorium. For at kunne forhindre en sådan udvikling måtte U.S.A. tage under overvejelse at *købe* Grønland, og senatoren foreslog, at kongressen fik præsidenten til at rette henvendelse til Danmark herom.

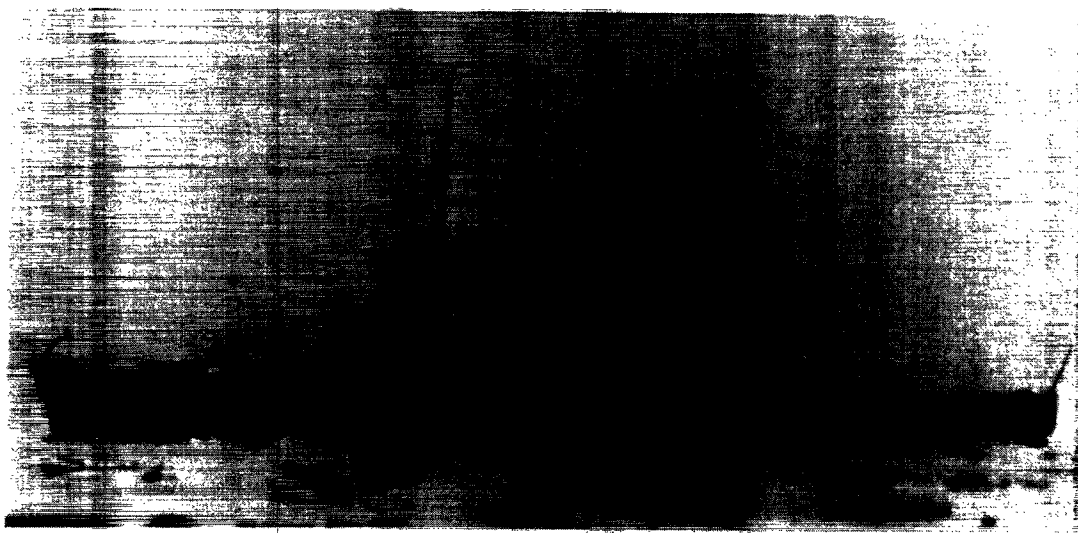
Hverken State Department eller Department of War fandt det dog godtgjort, at sikkerhedsmæssige årsager kunne motivere til, at U.S.A. sikrede sig Grønland, hvilket efterfølgende citat fra et memorandum udarbejdet af War Plans Division den 15. maj 1939 viser:¹⁸

»...It is believed that strategic considerations offer no justification for the acquisition of Greenland. Informal conference with Naval War Plans supports this belief.«

Forslaget nåede derfor aldrig frem til præsidentembedet, men det kan udledes af materialet, at der på dette tidspunkt må have eksisteret en markant forskel på den officielle amerikanske holdning og den offentlige interesse for Grønland. Tidsskriftet »Foreign Affairs«

bragte i løbet af 1939/40 en række artikler om Grønlands strategiske betydning skrevet af så kendte navne som Vilhjalmur Stefansson og den tidligere præsident for Harvard University, A. Lawrence Lowell. Det var især Tysklands interesser i at sikre sig baseområder på Island og i Grønland, der blev fremhævet, og efter krigsudbruddet i 1939 rettede professor William Hobbs (University of Michigan) henvendelse til War Department og foreslog, at der blev etableret en flyveplads i bunden af Kangerlussuaq, hvor han personligt havde konstateret, at der fandtes gode muligheder for anlæg af en landingsbane. I War Department (War Plans Division) var interessen for sagen fortsat begrænset, idet Charles Lindberg og andre omtrent samtidig førte en kampagne i medierne imod et amerikansk engagement i den europæiske krig. Lindberg hævdede for sin part, at Grønland *ikke* ville være egnet som fremskudt baseområde, da det ikke ville være muligt at anlægge og drive regulære *landflyvepladser* noget sted i Grønland.¹⁹

War Department besluttede sig foreløbig til at reagere på professor Hobbs henvendelse ved at iværksætte en luftrekognoscering af området, og fra 7. august til 7. september 1940 blev der udført en rekognoscering af alle grønlandske fjorde imellem Kap Farvel og Disko Ø i et samarbejde mellem U.S. Army og US Coast Guard. Den udpegede leder af ekspeditionen blev captain J. K. Lacey fra U.S. Army Flying Corps. Det fremgår bl. a. af USCG-kilder, at bevogtningsskibet »DUANE« i tiden fra 7. august til 7. september var moderskib



»USCGC DUANE« i Godthåbsfjorden i august 1940.

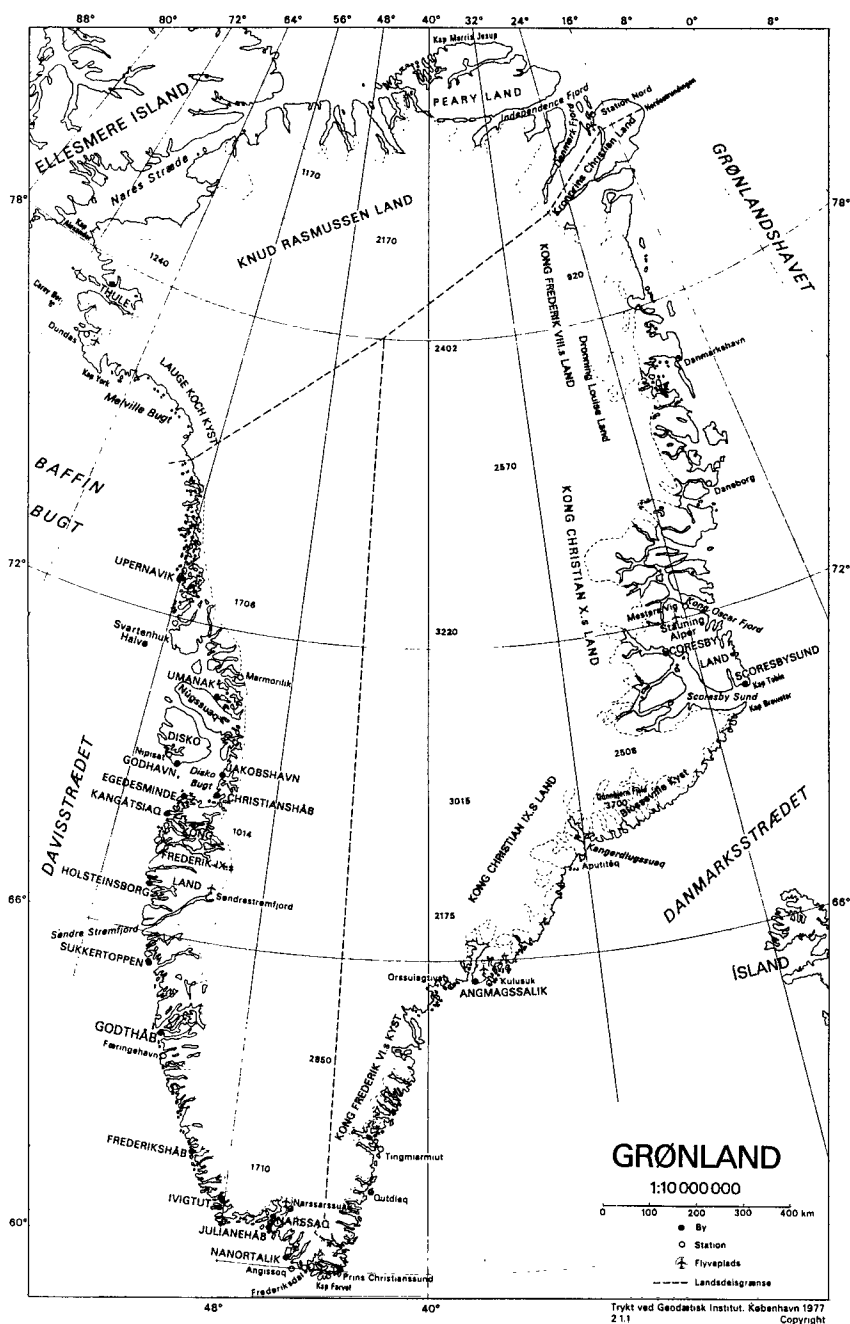
»DUANE« var bygget på »Philadelphia Navy Yard« og blev søsat den 3. juni 1936. »DUANE« hører til den såkaldte »327-foot Class«, hvis oprindelige hoveddata var: Deplacement 2000 tons. Dimensioner: 327×41×11½ fod. Maksimum fart: 20 knob. Rækkevidde med 12 knobs fart ca. 8000 sømil. Primær armering 2 stk. 5 tommer kanoner (12.5 cm) og herudover en sekundær armering bestående af 3 opstillinger af dobbelte 40 mm luftværns-skyts og 8 affutager for 0.50" maskingeværer. »Klassen« blev dog allerede i løbet af 1938/39 udrustet med henblik på rekognosceringsopgaver og fik fjernet armeringen på agterdækket for at give plads til et mindre søluftfartøj af typen »CURTISS SEAGULL«. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

for et rekognosceringshold sammensat af personel fra USCG og U.S. Army. Det anføres tillige, at et fly fra US Army Air Force var med ombord og blev fløjet af Lieutenant W. H. Snyder fra US Coast Guard.

Det fremgår af landsfoged Axel Svanes »Beretning angaaende den politiske Udvikling i Grønland i Aarene 1940–41«, at Captain Lacey besøgte Nuuk (Godthåb), og Svane skriver bl. a. herom:²⁰

»...I Løbet af Sommeren fik jeg i Godthaab Besøg af den første Repræsentant for den amerikanske Hær, nemlig Captain Lacey fra Overkommandoens Efterretningstjeneste, som stillede mig en Række skematiske Spørgsmaal – de fleste vedrørende

faktiske Forhold og nogle af politisk Karakter. Han spurgte mig rent ud, hvorledes jeg ville reagere, saafremt canadiske eller britiske Tropper besatte Grønland. Jeg svarede, at jeg vilde nedlægge en formel Protest, men iøvrigt indrette mig paa et velvilligt og nært Samarbejde, saavidt Danmarks og den grønlandske Befolknings Velfærd tillod. Han spurgte derpaa, om jeg ogsaa vilde protestere, saafremt amerikanske Tropper besatte Landet. Dette Spørgsmaal besvarede jeg benægtende. Han oplyste derpaa, at han paa Vejen til Grønland havde stillet Guvernøren for New Foundland det samme Spørgsmaal, men at Guvernøren havde nægtet at besvare det.«



Ved hjemkomsten til U.S.A. afleverede Lacey luftfotografier af i alt syv lokaliteter, der fra luften blev bedømt til at frembyde muligheder for at anlægge

landingsbaner. De fire mest lovende steder lå forholdsvis tæt på hinanden i Kangerlussuaq-området, og denne fjord blev derfor anset for særlig interessant. I

overensstemmelse hermed blev et af de Coast Guard skibe, der var indsat på patrulje i Vestgrønland i oktober sendt til Kangerlussuaq for at undersøge og kortlægge fjordens dybdeforhold og bejlingsmuligheder.²¹

Narsarsuaq's tidligste bebyggelseshistorie

Allerede i 1940/41 havde England og Canada et akut behov for en »luftvej« over Atlanterhavet via Grønland og Island. Oprindeligt gik planerne ud på at oprette en rute, der udgik fra New Foundland til en potentiel base i Sydgrønland. Herfra kunne der flyves direkte til Island og videre til Scotland.

Denne tanke blev dog allerede på et tidligt tidspunkt forladt. For det første fordi New Foundland lå for sydligt i forhold til storcirkelruten, der forbinde Nordamerika med Europa, og for det andet fordi Gander allerede var centrum for en betydelig lufttrafik af civile og militære langdistancefly, der fulgte ruten direkte til Prestwick i Scotland.

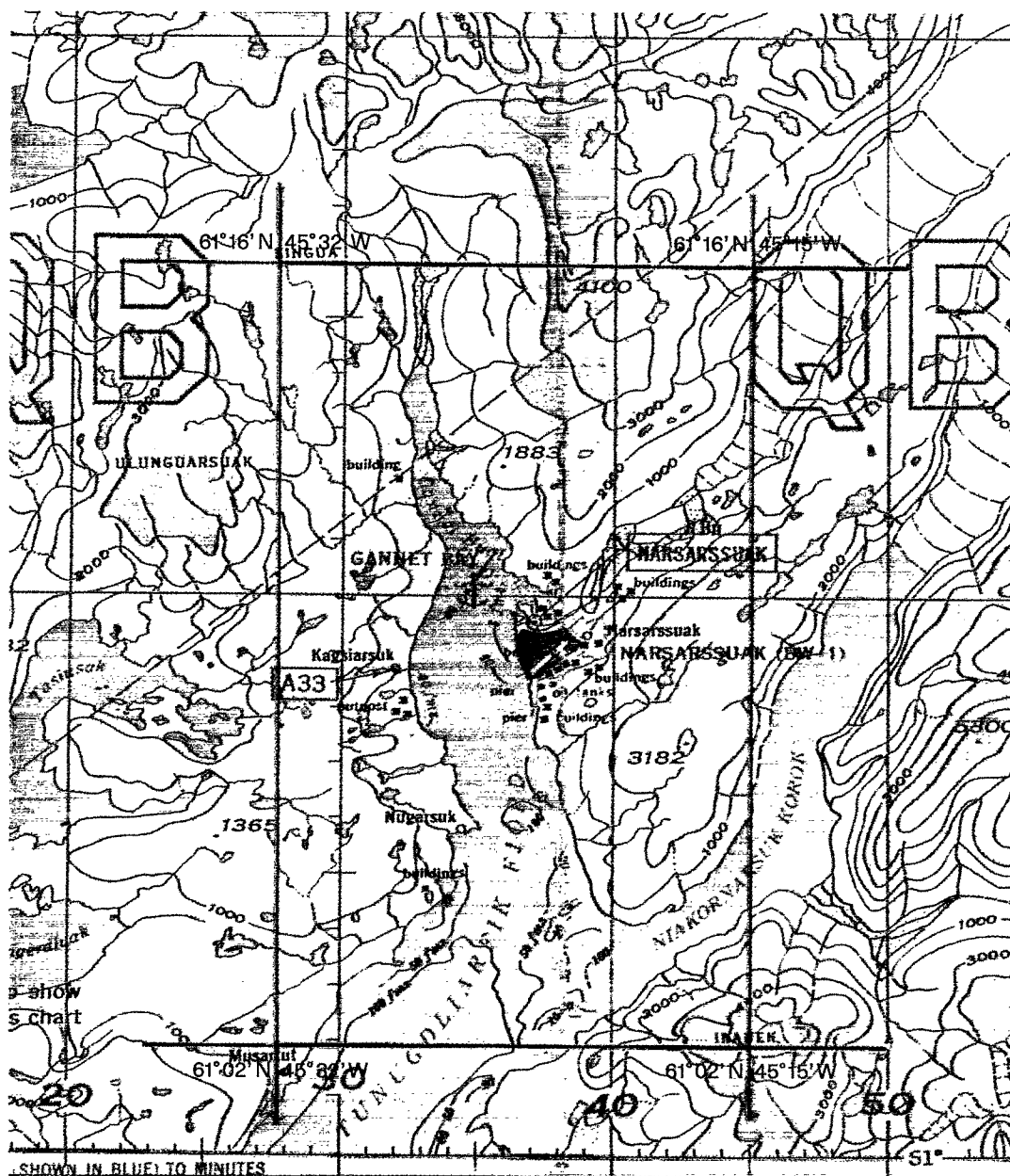
Det blev derfor overvejet at anlægge en aflagtningsbase ved Goose Bay i Labrador, hvorved afstanden fra Canada til en mellemlandingsplads i Sydgrønland ville blive reduceret til ca. 650 sømil. Der ville dermed være skabt mulighed for at forlægge både mellemdistance bombefly og langtrækkende jagerfly fra det amerikanske kontinent til Europa ad luftvejen.

I løbet af efteråret 1940 blev den tyske ubådskrigsførelse forstærket og truede med helt at afskære transporterne over

Atlanterhavet. Englands materielmæssige og forsyningsmæssige potentiel blev derved yderligere undergravet, og Churchill formulerede i denne situation en manende appel til den amerikanske præsident om materielmæssig støtte til den videre krigsførelse imod Tyskland og Italien. Churchills redegørelse indeholdt bl.a. en opsummering af den aktuelle verdenssituation og et forslag til, hvilke foranstaltninger der var nødvendige for at imødegå det nazistiske og fascistiske tyranni. Han gennemgik de væbnede styrkers mest påtrængende behov for materiel og ammunition m.v. og omtalte de dertil knyttede finansieringsproblemer. I sin afsluttende appel til præsident Roosevelt understregede Churchill, at brevet ikke måtte opfattes som en bøn om hjælp, men mere som en vurdering af, hvilken indsats der ville være påkrævet for at opnå Englands og U.S.A.'s fælles mål.²²

Denne henvendelse resulterede i, at præsident Roosevelt den 11. marts 1941 underskrev »The Lend Lease Bill« (Låne- og lejeloven), der gav næsten ubegrænsede muligheder for at overføre skibe, fly og andet krigsmateriel på »låne- og lejebasis« til »De Allierede«. Der var hermed på ny sat fokus på transporterne over Nordatlanten, hvilket fik England og Canada til at gentage kravet om baseanlæg i Grønland, medens Tysklands reaktion var en udvidelse af u-bådskrigen, der bl.a. indebar, at Danmarksstrædet blev erklæret for krigszone indtil 3 sømil fra Grønlands kyst.²³

Den frie norske fregat »FRIDTJOF NANSEN«, der siden maj 1940 havde været stillet under engelsk »operativ le-



USAF lokalkort (1:250.000) med forsvarsområdet indtegnet.

Landsfogederne (Eske Brun og Axel Svane) var ikke medinddraget i den møderække imellem »State Department« og Gesandtskabet i Washington, der gik forud for »Grønlandstraktatens« underskrivelse den 9. april 1941. Det må derfor betvivles, at de enkelte forsvarsområders geografiske udstrækning og afgrænsning på forhånd har været forhandlet med administrationen i Grønland. – Som det vil fremgå af kortet udgør forsvarsområdet omkring »Narsarsuaq Air Base« (B.W.-1) et betydeligt areal, nemlig ca. 120 kvadratsømil eller ca. 380 kvadratkilometer. Hele Kagsiarssuk, Quordlortoq og Kingua samt Nugarsuk og en del af landet bag Sidslisit er beliggende inden for »Forsvarsområdet«. (USAF, Aeronautical Center).

delse», havde i august 1940 konstateret et tysk inspireret forsøg på at etablere en vejrstation i Flemming Fjord i Nordøstgrønland. Samtidig var det blevet afsløret, at Tyskland havde forsøgt at infiltrere andre vejrstationer i forbindelse med den årlige personeludskiftning. I løbet af vinteren 1940/41 skærpedes den amerikanske frygt for, at Tyskland ligefrem kunne have til hensigt at etablere en eller flere baser på Grønlands østkyst. I marts 1941 begyndte tyske langdistancefly at vise en påfaldende interesse for kolonien i Scoresbysund. En tysk rekognosceringsmaskine fløj en dag så lavt over hustagene, at man fra jorden kunne se, at kolonien blev fotograferet fra flyet. Den 27. marts blev det påny rapporteret, at et tysk bombefly havde overfløjet store dele af Østgrønland, og dagen efter blev et tysk rekognosceringsfly set både fra Ella Ø, Mackenzie Bay (Myggbukta) og Scoresbysund.²⁴

Disse overflyvninger blev af State Department i Washington tolket som rekognoscering forud for etablering af faste installationer og affødte bl.a. følgende memorandum udarbejdet ved »Præsidentembedet«:²⁵

»... THE WHITE HOUSE

April 18, 1941

For The Secretary of State

The Secretary of War

The Secretary of The Navy

I am principally concerned over possible German operations in Scoresby Sound, northeast Greenland. That seems to be where the Germans are headed. Please let me have recommendations to counteract any possible establishment of military, naval

or weather base at that point even if it be for the summer months only.

sign. Franklin D. Roosevelt.«

U.S.A. måtte dog både i handling og ved valg af virkemidler tage vidtgående hensyn til sin status som neutral nation og ønskede ikke at provokere Japan, der på dette tidspunkt kun ventede på et påskud til at annektere Hollandsk Ostindien.²⁶

Som følge af det vedvarende engelsk/canadiske pres havde U.S.A. i stilhed forberedt udsendelsen af en undersøgelsesekspedition til grønlandske farvande, samtidig med, at det lovforberedende arbejde omkring »Låne- og lejeloven« foregik. Formålet var at lokalisere og evaluere områder i Sydgrønland, som kunne være egnede til anlæg af flyvepladser, havne og andre anlæg af militær betydning. Ekspeditionen ankom til Ivigtut den 31. marts ombord i »USCG CAYUGA«, og efter nogle dages forhandling imellem landsfoged Eske Brun og administrationen i Nuuk (Godthåb) blev det bestemt at stille marinekutteren »TERNEN« til rådighed for den forestående rekognoscering. Årsagen hertil var bl.a., at der skulle sejles indenskærs i uopmålt farvand, samt at »CAYUGA« var mindre egnet til at sejle i is. Det fremgår af materialet, at »South Greenland Survey Expedition« blev fulgt med megen opmærksomhed i U.S.A., og at berørte myndigheder i Washington dagligt blev orienteret om ekspeditionens fremskridt.²⁷

»TERNEN« afgik sydover fra Nuuk (Godthåb) den 7. april med ekspeditionens medlemmer ombord. På grund af



Marinekutteren »TERNEN«.

»USCG Cruising Cutter CAYUGA« var et relativt stort skib med et deplacement på 1.975 tons og en længde på 250 fod (ca. 76 meter). Skibet var ike egnet til sejlads i isfyldte og uopmålte farvande, hvilket truede med at kompromittere hele opgaven. Det var derfor en stor hjælp, at administrationen i Godthåb rådede over marinekutteren »TERNEN, A-544« (senere Y-381), der kunne stilles til rådighed for ekspeditionens indenskærs rekognosceringsopgaver. »TERNEN« var bygget på Svendborg værft i 1936 og var tilgæet fiskeriinspektionstjenesten i Grønland i 1937, hvor den siden havde været anvendt som inspektionskutter og opmålingsfartøj. – »TERNEN«s hovedtal var: Deplacement 82 tons. – Dimensioner: 68½×17×10 fod. – 110 HK dieselmaskineri (Møller & Jochumsen). – Rejsefart: 8 knob. – Bevæbning: 1 stk. 37 mm kanon. – Besætning: 8 mand. – Marinekutteren »TERNEN« sank den 26. januar 1957 ved »Ravns Stor-Ø« som følge af svær overisning, hvorved hele besætningen omkom. Kutteren blev senere solgt til KGH, der satte den i fart som distriktsfartøj i Disko-bugten under navnet »SERFAQ«. Billedet viser »SERFAQ« (ex. »TERNEN«) under KGH's flag i 1959. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

årstiden må det antages, at der har været islæg i flere fjorde og farvandsafsnit. Der hersker derfor nogen usikkerhed om, hvor indgående de enkelte lokaliteter er blevet undersøgt. Det fremgår dog af materialet, at der blev udpeget to ste-

der i Sydgrønland, som hver især blev anset for egnede til anlæg af en flyveplads. Det ene sted var deltaet i bunden af Kobberminebugten ved »Kipisako«, og det andet sted var »Narsarsuaq« i bunden af Tunungliarfik fjord.

Rekognosceringsholdet bestod af repræsentanter for berørte ministerier og myndigheder i Washington samt en udpeget ekspert fra »U.S. Corps of Engineers« (major Corlinsky). Medens danske kilder beretter, at Corlinsky af handelschefen i Julianehåb blev gjort opmærksom på »Narsarsuaq« (den store slette) beliggende i bunden af Tunungdliarfik fjord og derefter besøgte stedet, er der en vis uenighed i de amerikanske kilder, om hvorvidt Corlinsky personligt har været i land på Narsarsuaq. Det anføres eksempelvis i »History of ATC in Greenland«:²⁸

»...It would appear that Major Corlinsky of the Engineers reported on the site without actually visiting it.«

Arkivalier fra US Coast Guard godtgør, at ekspeditionen nåede frem til Narsarsuaq omkring den 22. april til trods for meget besværlige isforhold i fjorden. Sejlplanen for »USCG NORTHLAND« viser, at skibet blev beordret til at afgå fra Nuuk (Godthåb) den 20. april og ankom Skovfjorden den 22. april. Undervejs blev der gjort intensiv brug af det medbragte amfibieluftfartøj af typen »Grumman J2F, DUCK« til isrekognoscering og islodsning. Herefter anføres det:²⁹

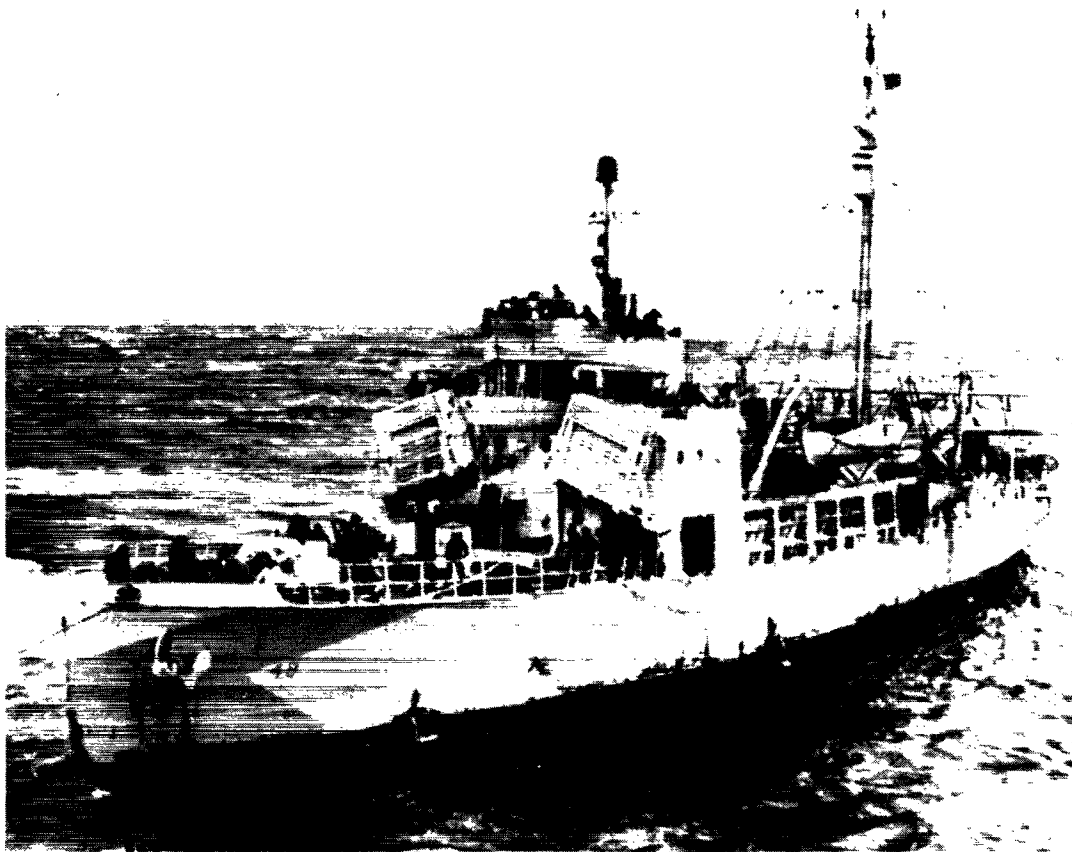
»...Upon reaching the vicinity of Julianehaab it was learned that the Expedition was then at its recommended airfield site in Narsarsuak, so the cutter anchored at the small village of Narsak for the night, arriving the following day at the field site.

One of the main objects of the NORTHLAND's navigation of the

fjord leading to the field site was frequent fathometer soundings, both on the approach and the entire length of the fjord directly from the sea to the upper end of the fjord. Commander Smith plotted the data on a large scale chart of the fjord, and forwarded the tracing to Headquarters for further submission to the Hydrographer and ultimate publication in portfolio 50. Pointing out that the chart would be especially valuable to the first cargo ship bearing construction equipment to the field and due to arrive there about June 25, the Commander recommended that a copy of the chart be placed on the vessel prior to its sailing.

The members of the entire Survey Expedition were taken aboard on April 24. and the cutter departed for Julianehaab. Several observation flights were made by the V-171, which took photographs and reconnoitered the country in the vicinity of Narsarsuak, the proposed airfield site...«

På ovennævnte grundlag kan der næppe herske tvivl om, at »The South Greenland Survey Expedition« har besøgt Narsarsuaq. På den anden side må det være rimeligt at antage, at der 22.-24. april kan have ligget en del sne på pladsen, hvorved konturerne har været udviskede. Det må formodes, at der ikke har været tid til at gennemføre egentlige jordbundsundersøgelser, hvorfor tilbagemeldingen har været baseret på en visuel observation af terrænforholdene og en skitse-mæssig rekordering af overfladens be-



»USCGC NORTHLAND« med alle mand på dæk.

På agterdækket medførtes et amfibieluftfartøj af typen »Grumman J2F Duck«, der kunne udsættes på vandet og bjærges igen ved hjælp af løftekranen på mesanmasten. – »NORTHLAND« var bygget af svære stålplader og var den bedste isbryder, U.S.A. rådede over ved krigens begyndelse. Skibet var oprindelig konstrueret til patruljevirk-somhed i Beringshavet, men blev allerede i sommeren 1940 sendt på patruljevirk-somhed på Grønlands østkyst. Fra 18. april 1941 indgik skibet i Atlanterhavsflådens »TASK FORCE II« bestående af »NORTHLAND«, »NORTH STAR« og »BEAR«. Som chef for »TASK FORCE II« udpegedes Commander E. H. Smith (Iceberg Smith), der var »veteran« på det arktiske område. »NORTHLAND« kom senere til at spille en afgørende rolle ved imødegåelsen af tyske landgangsforsøg på Grønlands østkyst i august 1941, -42 og -43. »NORTHLAND«'s hoveddata var: Displacement: 2.065 tons. – Dimensioner: 216×39×15 fod (65,53×11,88×4,57 meter). – Bevæbning: To stk. 3" kanoner (76 mm) samt ti stk. 0,50" maskingeværer. Fremdrivningsmaskineriet bestod af to stk. 6 cylindrede dieselmotorer, der kunne udvikle i alt 1200 HK og give isbryderen en fart på 11 knob. – Som det kan anes på billedet var »NORTHLAND« camouflagemålet med henblik på sløring under sejlads i isfyldt farvand. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

skaffenhed. Dette grundlag har så senere kunnet suppleres med Grummanflyets luftoptagelser.

Det vil utvivlsomt volde vanskeligheder for mange læsere at forestille sig,

hvorledes Narsarsuaq har taget sig ud på dette tidspunkt. I 1932 og 37 blev området fotograferet fra luften med Heinkelmaskiner fra Søværnets Flyvevæsen, og disse luftbilleder viser i stereoskopisk

gengivelse, at grussletten har været opdelt i tre niveauer med markante spring ind imellem. Yderst imod fjorden lå en sammenpresset morænevold, hvis horizontale og vertikale udbredelse det kan være vanskeligt at bedømme ud fra luftbillederne. For at få en sikker viden om denne aflejrings dimensioner må vi søge længere tilbage i fjordens historie. Der findes ingen skriftlige kildeudsagn fra »nybyggertiden« fra 1924 og fremefter, men området blev i 1876 besøgt af geologerne K. J. V. Steenstrup og A. Kornerup og i 1895 af geodæten Daniel Bruun.

Den bedste kilde til områdets oprindelige topografi forekommer i den beskrivelse, som Steenstrup og Kornerup har medtaget i deres rapport fra 1876 i »Meddelelser om Grønland«:³⁰

»... Vi roede derfor længere ind i den egentlige Tunungdliarfik-Fjord til *Kiagtut-Dalen*, hvor vi efter Grønlændernes Sigende skulde kunne naae ind til Indlandsisen.

En indtil 376 Fod (118 m) høj Moræne strækker sig tværs over den ydre Del af *Kiagtut-Dalen*, saa at man ude fra Fjorden ikke kan see Enden af Isbræen, før man kommer op paa Grusbanken. Indenfor denne ligger en c. ½Mil (3½ km) lang og halv saa bred, tildels med Krat bevoxet Slette, hvorigennem en bred brusende Elv baner sig Vej...«

Som det vil fremgå af Kornerups beskrivelse har der fra naturens hånd været sammenpresset en kæmpemæssig morænevold yderst, hvor sletten og fjorden møder hinanden. Denne vold har antagelig indeholdt flere millioner kubikmeter sammenblandede materialer, der har

skullet flyttes i forbindelse med flyvepladsens anlæg. En del af materialerne har nok kunnet anvendes til opfyldning ved selve baneanlægget, men alligevel må en hindring af den angivne størrelsesorden have frembudt alvorlige problemer for anlægsstyrken.

Anlægsstyrken når frem 6. juli 1941

Konvojen med Narsarsuaq som destination forlod Brooklyn den 19. juni 1941. Selve anlægsstyrken bestod af 23 officerer og 447 militærpersoner af underordnet rang (sergenter, korporaler og menige). Disse var indskibet i to lastskibe »US/S MUNARGO« og »US/S CHATEAU THIERRY«. Herudover medfulgte personel til nærforsvar, kystartilleri og luftværnskanoner samt et mindre kontingent af kommunikationsfolk inklusive radioteknikere og radiotelegrafister. Endvidere indgik: vejrtjeneste personel, en sanitetsgruppe til indretning af et felthospital samt forsyningsfolk, køkkenpersonale og en præst.

De to lastskibe blev eskorteret af »USCG COMANCHE« og isbryderen »USCG RARITAN« samt tre destroyere. Første stop var Argentia på Newfoundland, hvor styrken lå i seks dage, medens der blev fyldt olie fra tankskibet »US/S SAPOLIO«, der skulle indgå i konvojen på det sidste stykke til Grønland. Det fremgår af materialet, at konvojen indledningsvis anløb Kunaitbugten for at tage dansk lods ombord fra Ivigtut, inden den stod syd på imod bestemmelsesstedet. Dette sejlads mønster forklarer, hvorfor ekspeditionen først nåede frem til Tunungdliarfik den 6. juli 1941. Det fremgår af kilderne, at dagen



Luftbillede optaget i 1937.

Dette luftfotografi er optaget med »Eagle-III« kamera fra »Heinkel He 8, (HM-II)«. »Søværnets Flyvevæsen« gennemførte allerede i 1932 en ekspedition til Sydgrønland, hvorunder Kagssiarsuk (Brattahlid) og Narsarsuaq-området forsøgsvis blev fotograferet fra luften for Nationalmuseet, men desværre viste næsten alle optagelserne sig at være forkert belyst. I samarbejde med Geodætisk Institut blev der i de følgende år ændret ved procedurer og installation, således at luftfotograferingen kunne gennemføres uden »ubehagelige overraskelser«. – Billedet viser den indre del af Tunungdliarfik-fjorden med Narsarsuaq (den store slette) lige midt i billedet. Som det vil fremgå, har elvens forløb ikke ændret sig væsentligt fra 1937 til i dag. Selve grussletten, som blev udvalgt til anlæg af »Narsarsuaq Air Base, B.W.-1« i juli 1941, fremtræder generelt som en plan flade. Ved et nærmere studie af fotografiet vil man dog kunne konstatere, at anlægsområdet er gennemskåret af tre morænevolde, der deler grussletten i tre niveauer. Moræne voldene ved fjorden og umiddelbart nordøst for den nuværende baneende er særlig markante, medens et mindre terrænspring gør sig gældende på tværs af området omtrent ud for Signalhøjens sydvestlige begrænsning. Øverst i billedet ses »Igaliku-fjord« og »Igaliku-tangen«, medens »Quordlortoq« og »Kagssiarsuk« (Brattahlid) ses til højre i billedet på vestsiden af fjorden. (Foto: Geodætisk Institut, 1937).

gik med at sejle ind igennem fjorden, og at konvojen nåede frem til Narsarsuaq kl. 2053 om aftenen.³¹

Man må forestille sig, at der på denne årstid har været en del bræis i fjorden,

og det bemærkes bl.a. i kilderne, at de tre destroyere måtte have assistance af »COMANCHE« for at komme op på siden af tankskibet, da de skulle optankes. »USCG COMANCHE« og isbryderen

»USS RARITAN« var begge kraftigt byggede skibe, der var i stand til at skubbe rundt med isen. De to lastskibe og tankskibet har formentlig »holdt gænde« ud for morænevolden, der adskilte sletten fra fjorden. Anlægsholdet har forståeligt nok været ivrige efter at komme i land og tage forholdene i øjesyn. I alt fald fremgår det af kilderne, at et undersøgelseshold blev sat i land allerede samme aften, og at dette kom tilbage og meldte om uforudsete problemer med at forcere den kæmpemæssige morænevold, der som et massivt fæstningsværk barrikaderede overgangen fra fjorden til grussletten.

Det tilføjes senere, at anlægsholdet ofte bebrejdede major Corlinsky, at han ikke havde gjort opmærksom på denne barriere, og ikke i tilstrækkeligt omfang havde beskrevet mængden og karakteren af de materialer, der skulle bortfjernes. Anlægsholdet refererede derfor sarkastisk til moræneaflejringerne som »Corlinsky-grus«, selvom det drejede sig om regulære klippeblokke. Heller ikke selve sletten var problemfri, idet overfladen flere steder indeholdt både store og mellemstore sten, der stak fra 1 til 2 fod op over det generelle niveau, og på flere af de steder hvor Colinsky havde anbefalet bygningen af mandskabsbaracker, konstateredes der helt umulige funderingsforhold. Det nævnes tillige, at Colinsky i sin rapport havde anført seks fod som største dimension på de klippestykker, der skulle flyttes, men at 15 eller 20 fod havde været mere passende.³²

Anlægsstyrken har utvivlsomt været velforsynet med entreprenørmateriel,

som dog muligvis har været noget underdimensioneret. Det nævnes specifikt, at der i lasten på »CHATEAU THIERRY« indgik 1.902 tons entreprenørmateriel bestående af:³³

»... *sixty-three*: scrapers, graders, rollers, cranes, trailers, plows, tractors and trucks of various kinds ...«

Blot nævnes der ikke »Bulldozers« og »Dumpsters« eller andet »heavy equipment« (brydningsmateriel). Der er derfor meget, der tyder på, at planlæggerne ikke har været tilstrækkeligt informerede om forholdene på stedet. Imidlertid må det erindres, at der blev afgivet bestillinger på materiel m. m. samtidig med, at forundersøgelsen fandt sted. Det var først 24. april, at der tilgik myndighederne i Washington meddelelse om, at Narsarsuaq var udpeget som den primære anlægslokalitet. Det var på dette tidspunkt ikke længere muligt at ændre på bestillingerne, og dette kan udmærket være forklaringen på, at »scrabberne« og »graderne« ikke er blevet erstattet med tungere entreprenørmateriel, hvilket utvivlsomt var blevet resultatet, hvis tiden havde tilladt det.

Der er også andre ting, der indikerer, at tidsfaktoren har spillet ind. Ved at følge »USCG NORTHLAND«'s sejlplan, kan det udledes, at skibet nåede frem til Julianehåb ud på dagen den 22. april. Det angives senere, at skibet overnattede ved Narsaq og begav sig ind ad fjorden den følgende dag. Den 24. april blev ekspeditionen taget ombord, hvorefter »NORTHLAND« forlod området.

Dette sejladsmønster levner mindre end to døgn til det hydrografiske arbejde

med at opmåle hele Skovfjorden og Tunungdliarfik, inklusive ankringsmuligheder og bundforhold foran grusmorænen ved Narsarsuaq. Det kan derfor fastslås, at den udførte opmåling må have været meget sporadisk, og det fremgår af kildematerialet, at de ankomne transportskibe begge havde problemer med at få ankergrejet til at holde:³⁴

»... Adequate anchorage facilities did not exist. The »RARITAN« had endeavored to set anchor buoys but its officers found that charts of the bay, prepared by the Army Survey Expedition, contained numerous errors. For example, the water was much deeper than the charts indicated, making it impossible to place anchor buoys. Instead, the ships dragged their anchors with some thirty fathoms of chain until they grounded. The holding ground for anchor was poor, since it was composed of fine gravel without much clay ... «

Losningen tog sin begyndelse den 7. juli 1941, med en enkelt »lighter« (lægtor/ pram). Der blev i alt medbragt tre standard pramme, der skulle bugseres til land med en motorbåd. For at forbedre kapaciteten blev der senere indsat seks »pontoon rafts« (flåder) med påhængsmotorer. Få dage efter ankomsten blev der etableret en rampe ved det naturlige landingssted imod øst. Her blev forsøgsvis udlagt stålmåtter på den svagt skrånende havbund, som herefter dannede en opkørselsrampe fra fjorden, hvorfra de enkelte maskiner og køretøjer m.m. kunne borttransporteres til et planeret opmarchområde. Samtidig blev der

inde mod brinken etableret et provisorisk fortøjningssted med forbindelse ind til klipperne mod øst.³⁵

Landgangsmateriellet var ikke det mest velegnede til at klare en udlosning af denne størrelsesorden, og et par motoriserede landgangsfartøjer (LMC) ville utvivlsomt have forbedret kapaciteten med flere hundrede procent. Det fremgår af kildematerialet, at losningsprocessen er forløbet med mange afbrydelser på grund af uheld, hvoraf nogle skyldes vejrforholdene og andre skyldtes tidevandet. Undertiden strandede en pram under faldende vande, hvis losningen tog længere tid end beregnet, og den var så bundet til stedet indtil næste højvande kom op. En anden gang blev en pram beskadiget, fordi den sejlede på klipperne, og ved to lejligheder måtte al virksomhed indstilles på grund af sydost (føhn-vind). Endelig anføres det, at isforholdene voldte store problemer både for skibene og for transporterne til land, selvom »USCG RARITAN« forsøgte at bakke isbjergene klar af udskibningsområdet.

Medens de to oprindelige transportskibe var under udlosning, ankom nye skibe til fjorden, herunder »M/S NORA«, der medbragte en last på 3.500 tons, og »US/AT SIBONEY«, der ankom den 26. juli med en kombineret last af personel og gods. Den 29. juli var »CHATEAU THIERRY« klar til at afsejle, og to dage senere kunne »MUNARGO« ligeledes afsejle efter at have landsat 346 passagerer og 1255 tons gods. »CHATEAU THIERRY« havde i alt landsat 119 passagerer og 1310 tons gods samt det føromtalt entreprenør-



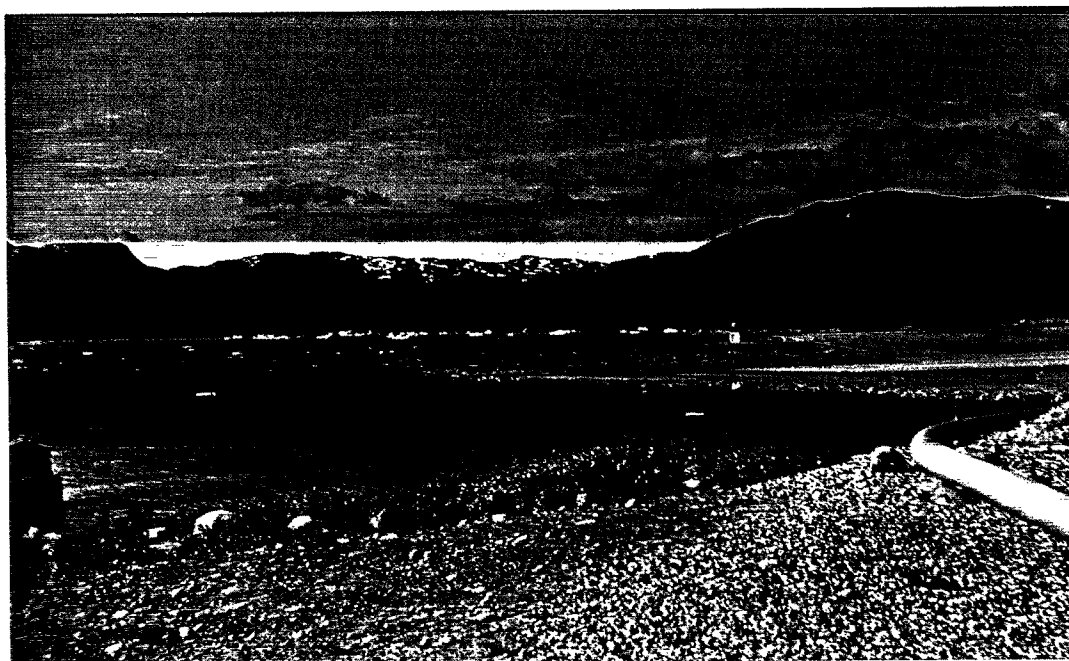
Det første provisoriske landgangssted.

Allerede tidligt i anlægsfasen blev der etableret en »kunstig ø« som basis for et provisorisk anløbssted i en afstand af ca. 100 meter fra land. På dette sted var der i forvejen undersøiske skær, der skød sig ud fra kysten, og her blev der ved laveste vande fastgjort jernstænger, således at der kunne opbygges en art »sænkekasse«. Kassen blev derefter fyldt op med store sten og klippestykker, og i et niveau ca. 2 meter over øverste tidevandsmærke blev der etableret et vagthus, hvorfra aktiviteterne omkring udløsning kunne overvåges. Som det vil fremgå af billedet (skorstenen) var huset opvarmet med en olieovn, og det må antages, at huset har været bemandet på døgnbasis i anlægsfasen. Huset havde vinduer mod syd (mod nærmeste land) og mod vest (ud mod fjorden). Døren var naturligt anbragt mod vest (i læ for føhn retningen). Fordelene ved at etablere et sådant fremskudt fortojningssted var flere. Skibene kunne på denne måde pumpe olie via en flydende slange ind til platformen, hvor »havnevagten« kunne koble brændstofslangerne sammen med faste slanger, der var ophængt i wirer, der ledte ind til land. Dermed undgik man såvel brænding og tidevandsproblemer som isproblemer (se billedet). Endvidere kunne både og pramme (landgangsfartøjer), der ikke var i brug, trækkes ud og fortøjes ved platformen, således at de ikke strandede ved faldende vande. Vagtmandskabet i huset havde opsyn med bådmateriellet, og i påkommende tilfælde kunne de flytte rundt på »truende« isskodser, inden de strandede eller tørnede imod de forankrede fartøjer. Billedet er taget af forfatteren i 1954, men huset stod endnu i 30 år herefter og er først helt forsvundet i løbet af den sidste decade. Personerne på billedet er »stående« den amerikanske *løjtnant Richard J. Cooke*, der deltog i færgeflyvningen af »F-84, THUNDERJETS« igennem »NAB«, og »siddende« *oversergent N. K. Sørensen* fra »Luftgruppe Vest«. (Foto: Paul E. Ancker).

materiel. Den største enkeltpost under kategorien »cargo« (gods) var 1475 tons bygningsmaterialer i form af tømmer og træ, og den næststørste post var 454 tons »quatermaster supplies« forsyninger beregnet til indretning af kvarterer og bespisning (underbringelse) af personel.³⁶

Ved skibenes afsejling havde man påbegyndt anlægget af en mole umiddel-

bart vest for startbanen, der allerede strakte sig ca. 30 meter ud i fjorden. Konstruktionen bestod af en tilkørselsrampe og en dæmning, der senere kom til at danne fundament for en regulær anløbsbro for pramme og mindre fartøjer. Dæmningen blev forlænget til ca. 100 meters længde, hvorfra molen fortsattes som en træbro båret af en pælekonstruktion af yderligere ca. 100 me-



»Rescue-Broen«.

Billedet er taget fra terrænet umiddelbart ovenfor det provisoriske fortøjningssted omtalt under illustrationen ovenfor. – I venstre kant af billedet ses en »galge«, der indgik som en del af forankringen i land. Højere oppe i billedet ses fra venstre »Rescue-broen«, der blev anlagt i løbet af efteråret. Konstruktionen består af en dæmning, der strækker sig ca. 100 meter ud fra kysten samt en pælebro funderet med betonklodser. Broen ender i et molehoved, hvor der senere blev etableret et vagtlokale med tilhørende faciliteter. Brokonstruktionen tjente oprindeligt som »pier« (kajanlæg) for iland-tagning af byggematerialer og forsyninger m.v. Senere da flyvningen kom i gang, blev der her etableret en vagttjeneste som led i flyvepladsens brand- og redningsberedskab. Når der foregik flyvning til eller fra Narsarsuaq, lå der altid et opstartet redningsfartøj klar på ydersiden af molehovedet, medens mandskabet kunne være enten ombord eller i vagtlokalet på broen. Begge steder stod man i direkte kontakt med »Base Operations« samt »Flyvekontrollen« og med »Fire Department« (Brandstationens alarmcentral). »Rescue-båden« skulle kunne undsætte besætning og passagerer på fly, der af den ene eller anden grund styrtede ned på »finalen« eller havarerede i starten. Den gennemsnitlige vandtemperatur i fjorden er ca. 2–4 grader (afhængig af årstiden), og det må derfor påregnes, at en nødstedt næppe vil kunne overleve i ret mange minutter. (Foto: Johs. Larsen).

ters længde. Broen afsluttedes med et molehoved, hvor forsyningerne kunne bringes i land. Senere blev der på molehovedet opført et vagtlokale for mandskabet på det redningsfartøj, der lå i konstant beredskab, når der foregik flyvning fra pladsen, og brokonstruktionen blev derfor i almindelig omtale kaldt »Rescue-broen«. Medens broens trækonstruktion nu er borte, kan dæmnin-

gen tydelig ses i området vest for baneenden.

Den første tid har utvivlsomt været præget af hårdt arbejde og små resultater, og det ville ikke være mærkeligt, hvis anlægsstyrken har været udkørt og modløse efter en måneds uafbrudt arbejde uden mellemfaldende fridage. Det anføres i denne forbindelse i dagbogen for »Greenland Base Command«:³⁷



Tilkørselsrampen til »Rescue-Broen«.

Billedet viser rampen, som den tog sig ud på 50-årsdagen for den første landgang på stedet 6. juli 1991. Som det ses er den opdozede tilkørselsrampe stort set intakt, medens brokonstruktionen er forsvundet. Der hvor den yderste del af dæmningen fortsætter i en smal stenbræmme, ses fortsat bjælkerester fra overgangen imellem rampe og brokonstruktion. – Netop i dagene omkring 50-års jubilæet ankom der en formation af tyske »Alfa Jets« til Narsarsuaq, der på traditionel vis benyttede pladsen som mellemlandingsplads imellem »Goose Bay« (Labrador) og Keflavik (Island). For at tilgodese jagerflyenes navigation havde »Luftwaffe« i forvejen opfløjet en »TACAN-station« (Tactical Navigation Station), der her ses opstillet på dæmningen. Det ledsagende mandskab er i fuld aktivitet omkring den mobile station, som ankom sammen med det viste køretøj i en transportmaskine af typen »C-160, TRANSALL«. (Foto: Ib Olsen, 1991).

»... The project thus got off to a very poor start, thanks to an overcasual survey ...

... The first months after the arrival on the sixth of July contain the story of cheerless and backbreaking work with inadequate equipment, obdurate terrain and uncertain weather. Days off for the majority of personnel were unknown until weather forced the work to stop ... «

Imidlertid giver de amerikanske kilder tildels modstridende oplysninger på dette punkt. Det anføres eksempelvis i U.S. ARMY's historiske monografi om den samme periode, at mandskabsstyrken gennemførte denne indledende fase:³⁸

»... without complaining and with a great spirit of cooperation.«

En af ekspeditionsdeltagerne (Lt. Colonel E. C. Ayer) er et andet sted citeret for at have udtalt:³⁹

»... although these men were working under severe difficulties, often in water to the stop of their boots and with long work periods without much time for relaxation, they did not complain, and their cheerfulness under adverse conditions was amazing.«

Tilsvarende er kaptajnen på »S/S MUNARGO« (R. G. Pennoyer) citeret for at have udtalt:⁴⁰

»... The further the expedition progressed the more apparent its pioneering nature became. That all the personnel involved cooperated to the fullest, and realized how fully the group must be self-sustained, went a long way in assuring any success achieved.«

I løbet af juli ankom bl. a. en meteorolog og et hold vejrtjenstepersonel på 6 mand, der etablerede en meteorologisk station ved fjorden vest for selve landgangsstedet. Den 2. august flyttede anlægsstyrken i land i en provisorisk teltlejr, men allerede den 19. forårsagede en storm at telte, udstyr og personlige effekter blev spredt over hele egnen, medens pramme og pontoner rev sig løs og strandede forskellige steder i fjorden. Der forekom dog også oplivende momenter ind imellem, f. eks. når yderligere fragtskibe nåede frem. Den 5. august blev anlægget af banen påbegyndt, og senere kom der yderligere ingeniørpersonel til.⁴¹

Den 6. august ankom 3 CATALINA-fly, der var baseret i Kunait-bugten ved Arsuk. De landede på fjorden, og blev

liggende nogle timer, medens forskellige honoratiores gik i land og besigtigede arbejdets gang. Dette gentog sig med mellemrum, og bl. a. aflagde landsfoged Eske Brun besøg med et CATALINA-fly senere på måneden. Brun har retrospektivt kommenteret sit ophold på stedet på denne måde:⁴²

»... Grunden er meget stenet, og jeg tror nok, at Arbejdet viste sig at være vanskeligere, end Amerikanerne først havde forestillet sig. Men dette bragte kun Amerikanerne til at sætte alt ind paa at faa det udført hurtigt og godt. Opgaven blev løst, ved at Grus fra en stor Moræne i Dalen blev sorteret og kørt ud over Dalbunden. Ovenpå dette blev der oprindelig lagt Jernmattaer, senere blev hele Flyvepladsen cementeret. Allerede inden et halvt Aar efter den første Ankomst kunde Flyvemaskiner operere fra Pladsen ... «

I løbet af august blev der indrettet et provisorisk feltlazaret med 10 sengepladser i et telt, men allerede efter to måneders forløb flyttedes hospitalet ind i en træbarak. Et regulært hospital på fem sammenhængende pavilloner med 20 sengepladser blev senere opført på det flade område nordøst for »Havne knauserne«. Dette hospital fungerede næsten to år, men efter »DORCHESTER-katastrofen« i februar 1943 (se senere) – blev yderligere to pavilloner medinddraget til sengeafsnit, således at kapaciteten steg til i alt 60 sengepladser. Endelig blev et helt nyt hospital bygget i løbet af sommeren og efteråret 1943 i dalen nordøst for basen.⁴³



Situationen efter 3 måneders forløb.

Billedet er taget i oktober 1941 fra et USCG rekognosceringsfly og viser årets sidste skib »USS MARKHAP« under losning. Som det vil fremgå af nyisens udbredelse, har der været lave kuldegrader igennem nogen tid, og sejlrunden fra skibet til molen ses tydeligt på billedet. Der kan ikke længere sejles til det provisoriske anløbssted i bugten til højre i billedet. Inde bag dæmningen kan den oprindelige basislejr skelnes, medens elementbyggeriet i læ af »Signalhøjen« skrider godt frem. Banelegemet er ved at være klar til pålægning af »stålmåtter«, og det anlagte vejssystem synes at være ført frem til bakketoppen på højde med baneenden. Snepålejreringen har tilsyneladende været begrænset for årstiden, hvilket har befordret anlægsarbejdet i betydeligt omfang. (U.S. Coast Guard).

Flyvningen tager sin begyndelse, medens basekomplekset udbygges

Det fremgår af amerikanske kilder, at den landgangsstyrke, der skulle nordpå for at anlægge banen i bunden af Søndre Strømfjord (*Blue West - 8*) anløb Narsarsuaq den 21. september med »US/SHATEAU THIERRY«. Nordmanden Bernt Balchen, der var blevet engageret af U.S. Army Air Force (USAAF) til at forestå anlægget af BW-8, fik her lejlighed til at møde den designerede chef på

»BW-1«, major Benjamin F. Giles. Den 11. oktober ankom yderligere materiel og personel fra to civile entreprenørfirmaer (»McWilliams Dredging Co.« og »Nic Helmers Inc.«) under ledelse af en formand (Mr. Zachau). Denne udtalte sig meget optimistisk om anlægsprojektet, og mente at baneanlægget ville være klar til afprøvning i løbet af en måneds tid. Han manglede dog den fornødne baggrund og erfaring til at vurdere, hvorledes de herskende temperatur- og

vejrforhold kunne influere på arbejdsrytmen. Den 15. oktober blev Benjamin Giles udnævnt til kommandant på stedet med titel af »*Post Commander*«, og efter aftale med Zachau sammenkaldte han straks efter hele mandskabsstyrken til en appel, hvor han kundgjorde, at han påregnede at afprøve startbanen med fly i løbet af november.⁴⁴

Denne termin kom dog langt fra til at holde, og det fremgår af den videre omtale af udviklingsforløbet, at der i løbet af efteråret opstod gnidninger imellem de civile og de militære anlægsstyrker. De militære ledere fandt, at den civile organisation var for slap, og at der var for mange af arbejderne, der »drev den af«. Samtidig var det en kilde til irritation, at de civile entreprenører blev betalt meget mere end deres militære kolleger for det samme arbejde. I midten af december fandt denne kritik vej til dagbogen for »Greenland Base Command«, hvor det direkte anføres, at de civile arbejdere var dovne og havde tendens til at overlade det hårde og ubehagelige arbejde til deres militære kolleger (21st Army Air Force Engineers).

Den 2. januar 1942 opstod der en kraftig »föhn«, hvor det blæste op til stormstyrke. Adjudanten ved »Greenland Base Command« anfører i denne forbindelse i dagbogen, at på grund af skødesløshed og dårlig kommunikation (manglende »wind-warning«) blev de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger *ikke* truffet i tide, hvorfor der opstod betydelige skader på både og andet havnemateriel samt på installationer i land. Endvidere anføres følgende kritiske bemærkninger:⁴⁵

»... This made the storm a field day for the contractor and his so called skilled laborers. They have spent too many years on the W.P.A., and above all need a little dynamic leadership here, in their force, as well as in the part of the Army that is over them. The money they draw for what they have done is little short of criminal. They sent radiograms today stating: »Wind up to 141 mph., from NE changed suddenly to 100 mph., from SW.« The district engineer concurred though it is obvious exaggerated to cover their inability. The official record says their 100 mph. wind was a steady wind of 45 mph. with gusts not greater than 70 mph.«

Til trods for vanskeligheder og fortrædeligheder, skred arbejdet dog frem, og den første landing på startbanen fandt sted i slutningen af januar. En »*Grumman, J2F, DUCK*« fra isbryderen »USS BEAR« blev den 24. januar 1942 beordret til at lande på pladsen for at afprøve banekonstruktionen. Banelegemet bestod på dette tidspunkt af en planeret overflade belagt med stålmatte i en længde af ca. 5000 fod. Baneretningen opgives i kildematerialet til 30° retvisende, hvilket nogenlunde svarer til en international baneangivelse på »07/25«. I februar meldes der *ikke* om landinger på Narsarsuaq, men den 3. marts ankom en »*Lockheed, C-56, LOADSTAR*« fra Royal Air Force Ferry Command (RAFFC) ført af en navngiven »Flight Lieutenant« (Evans). Flyet cirklede over pladsen gentagne gange, inden det landede, hvilket gav anledning til bety-

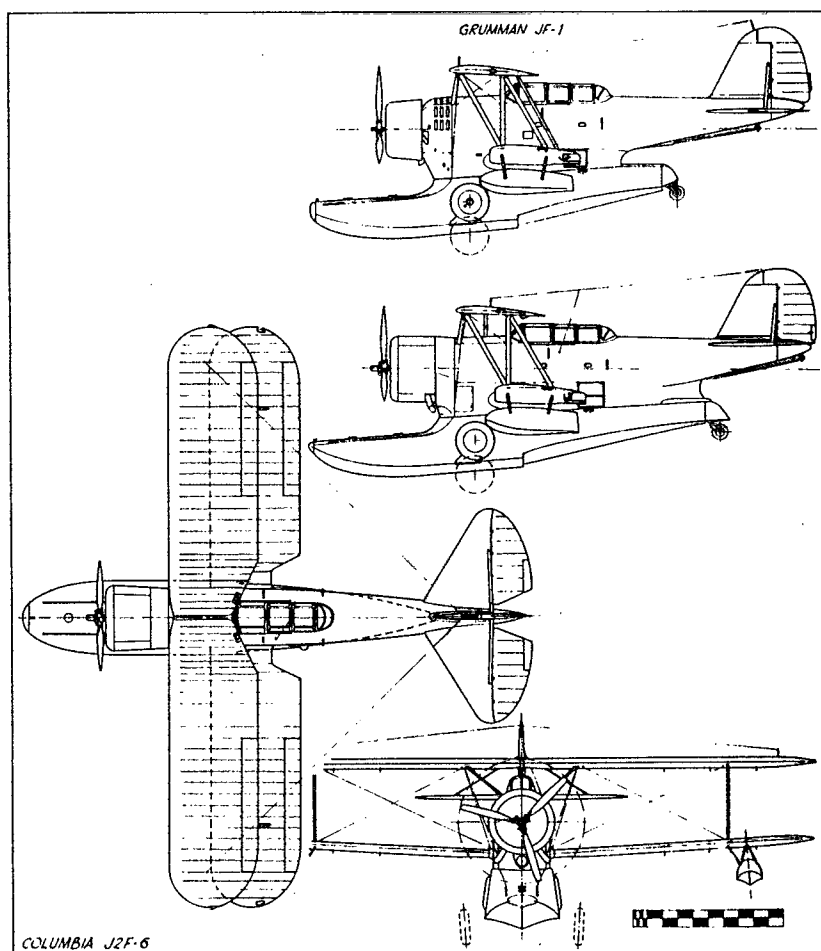


Grumman »J2F, DUCK«.

Det første luftfartøj, der landede på den nyetablerede startbane, var en »Grumman, J2F, DUCK«, der startede fra »USS BEAR« den 24. januar 1942 med den opgave at afprøve banen. Desværre eksisterer der ikke noget billede fra denne første landing på Narsarsuaq, men det viste billede blev taget fra »USCG NORTHLAND« den 23. april 1941 og viser den »Grumman DUCK« (V-171), der deltog i »site-evalueringen« af området 22.-24. april 1941. Billedet er taget på vej ind ad fjorden omtrent tværs af »Nugarssuk« (Artillery Point) ud for »Perqigssut«. I baggrunden ses munden af »Qoroq« og den nordlige del af fjeldpartiet »Igdlérfigssalik« (1752 meter). (U.S. Coast Guard).

delig ophidselse og bekymring på basen, fordi man ingen radiokontakt havde med flyet, og fordi man på dette tidspunkt frygtede angreb fra luften af tyske langdistancefly. »LOADSTAR-flyet« returnerede samme dag til Goose Bay, men kom tilbage til Narsarsuaq den 6.

marts og overnattede, hvorefter det afgik til Kangerlussuaq, (BW-8) den 7. marts. Senere udførte Flight Lieutenant Evans den første trekantflyvning over indlandsisen, da han den 17. marts fløj fra »BW-8« til Ikateq, (BE-2) og videre til »BW-1«. ⁴⁶



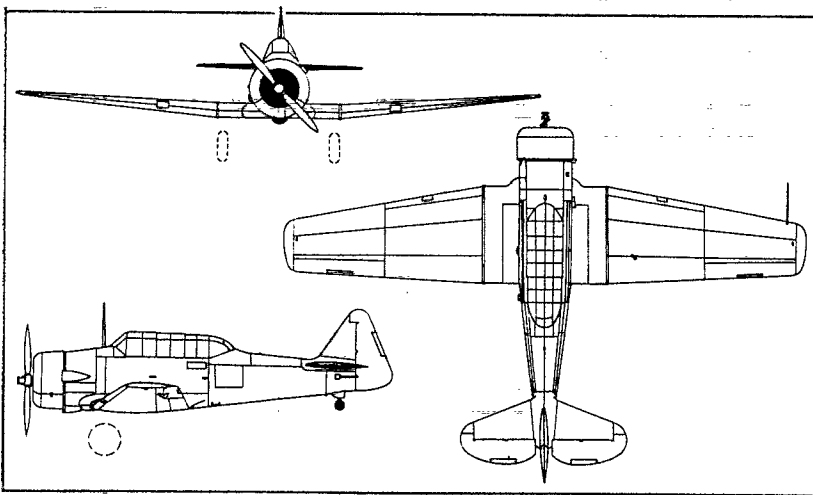
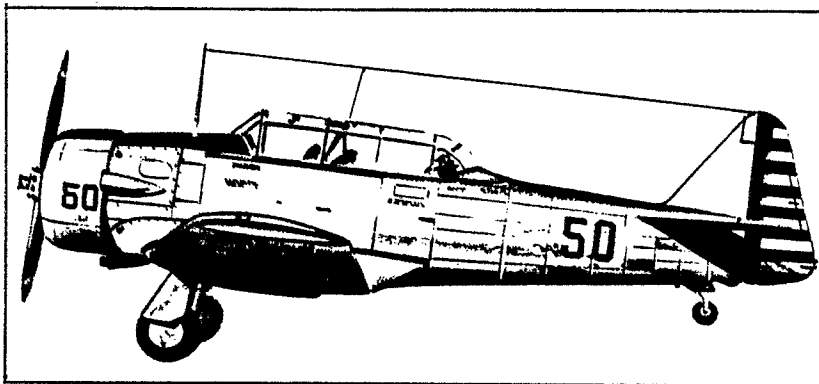
Grumman, »J2F DUCK«, der oprindelig var udviklet til »US Navy«, blev i løbet af 1936 bygget i 14 eksemplarer til »US Coast Guard«. Denne version var bl. a. udrustet med en 775 HK stjernemotor (»Wright Cyclone, R-1820-F52«). Skroget blev båret af en central ponton, der var forsynet med et optrækkeligt understel, hvilket satte luftfartøjet i stand til at lande både på land og vand, se stregtegningen.

Luftfartøjets data var iøvrigt følgende:

Spændvidde: 39 fod (11,88 m). – Længde: 34 fod (10,36 m). – Højde: 15 fod (4,57 m). – Tomvægt: 4.300 lbs. (1.950 kg). – Fuldvægt: 6.170 lbs. (2.800 kg). – Marchhastighed: 180 m.p.h. (290 km/t). – Landingshastighed: 64 m.p.h. (105 km/t). – Besætning: 2 mand (pilot og observatør/radiooperatør). (U.S. Navy Aircraft, since 1911).

Omtrent samtidig hermed var det første luftfartøj blevet udstationeret på »Blue West 1«. Det angives i kilderne, at en »AT-6, TEXAN« blev overført til Grønland den 10. marts 1942 og fra dette tidspunkt indgik som fast inventar

ved »Greenland Base Command«. Det var meningen, at det tjenestegørende personel med »pilotstatus« skulle vedligeholde flyvetræning på dette fly, hvilket var almindelig praksis på andre baser. Den 10. juni blev colonel Benjamin



North American, »AT-6A, TEXAN«.

Dette berømte fly blev udviklet i slutningen af trediverne, og de første eksemplarer blev færdige i 1940. Typen udmærkede sig bl. a. ved at have optrækkeligt understel og blev anset for at være det træningsfly, hvis egenskaber kom nærmest på de taktiske jagertyper. Flyet var meget stabilt og var godkendt til alle normale kunstflyvningsmanøvrer inklusive »spin«. Det var således et nærliggende valg, at udstationere en »AT-6A, TEXAN« til »Greenland Base Command«, hvorved de tjenstgørende piloter kunne opretholde flyvestatus på denne type. Man må endvidere fastslå, at typen strukturemæssigt, motormæssigt og vægtemæssigt var velegnet til at flyve i Narsarsuaq området, hvor der erfaringsmæssigt forekommer en del turbulens.

»AT-6A, TEXAN«'s hoveddata er iøvrigt:

Spændvidde: 42 fod (12,80 m). – Længde: 29 fod (8,84 m). – Højde: 10 fod (3,04 m) – »T-6«eren var udstyret med en: »Pratt & Whitney, R-1340-47 Wasp«, 9 cyl. stjernemotor på 600 HK, der kunne give flyet en marchfart på 146 m. p. h. (235 km/t). (Fly fra hele verden, 1939–45).

Giles efterfulgt af colonel Robert W. C. Wimsatt som »Basecommander« på »BW-1«. Colonel Wimsatt synes at have

udnyttet flyet til at lære omegnen at kende, og det fremgår af materialet, at han næsten var i luften dagligt efter sin

ankomst til pladsen. Desværre blev glæden ikke så langvarig, idet AT-6'eren den 14. juli fik motorstop under en flyvning langs indlandsisens rand. Colonel Wimsatt måtte nødlande, men det lykkedes ham at sætte flyet nogenlunde kontrolleret på en grusmoræne i en højde af ca. 600 meter over havet. Nødlandingen fandt sted i en afstand af ca. 40 kilometer fra basen og i et område, hvortil adgangen fra Narsarsuaq var meget vanskelig.

Vraget blev senere lokaliseret af et eftersøgningsfly udsendt fra »BW-8« (Kangerlussuaq), og det lykkedes løjtnant Aram Y. Parunak (USN) at lande sin »PBY-5A, CATALINA« på en søbeliggende i en afstand af omtrent 18 kilometer fra den havarerede »AT-6«. Bernt Balchen og overlægen fra »BW-8«, major McBride, der begge var fulgt med Catalina-luftfartøjet, undsatte herefter den sårede Wimsatt og hans passager Sergeant Grenard, og fik dem efter fire døgn forløb hentet ud til civilisationen. Medens passageren tilsyneladende var sluppet uskadt fra den ublide landing, havde Colonel Wimsatt beskadiget kæben og brækket kravebenet, hvorfor han måtte overføres til hospitalsbehandling i U.S.A.⁴⁷

Bernt Balchen og hans anlægshold var nået fremt til Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) den 9. oktober 1941, og de begyndte straks at etablere en »basecamp« ved landingsstedet i bunden af fjorden. Herfra var der ca. 13 kilometer til det sted, hvor landingsbanen skulle anlægges. I sammenligning med »BW-1« forelå der et betydeligt større transportproblem ved anlægget af

»BW-8«. Til gengæld var overfladen på den strandterrasse, hvor banen skulle anlægges helt jævn og fri for store sten. Mørket og kulden var langt mere intens i Kangerlussuaq, men til gengæld faldt der kun ubetydelige mængder nedbør i form af sne. Som regel var det stille vejr med barfrost på 20 til 30 kuldegrader. Overfladen var allerede »bundfrossen«, da anlægsstyrken ankom, hvilket gjorde, at yderligere fundering var unødvendig. Der kunne følgelig udlægges stålmåtter direkte på den eksisterende overflade. Balchen's mandskab arbejdede støt og roligt igennem hele november, og i begyndelsen af december kunne banen meldes klar. Ifølge Balchens egne angivelser blev pladsen første gang befløjet den 7. december 1941 og havde da en bemanning af størrelsesordenen 25 officerer og ca. 500 mand.⁴⁸

Det voldte langt større vanskeligheder at finde en egnet lokalitet på Østkysten, men først på sommeren 1942 blev det besluttet at anlægge en landingsbane med tilhørende faciliteter ved Ikateq (det smalle sund), som er en sidegren til Ammassalikfjorden. Denne base fik betegnelsen »Blue East 2« (BE-2). Bemandingen af Ikateq blev af tilsvarende størrelsesorden som bemandingen på Kangerlussuaq. På den anden side af Davis-strædet, havde canadierne i den mellemliggende tid anlagt en base ved Goose Bay i Labrador. Projektet blev gennemført som et »cost-sharing-project«, forstået på den måde, at canadierne lagde arealerne til, medens U.S.A. betalte, hvad det kostede. Denne base kunne klarmeldes omtrent samtidig med de grønlandske baser. I koordina-

tion med baneanlæggene var der ligeledes blevet etableret hangarer, værksteder og brændstofforsyning samt et minimum af aeronautiske faciliteter (kommunikations- og navigationshjælpemidler samt vejrtjeneste).⁴⁹

Endelig var det oprindelige provisoriske nærforsvar af de enkelte pladser blevet udbygget. Der måtte til stadighed regnes med, at tyske undervandsbåde kunne trænge ind i fjordene og udføre torpedoangreb på forsyningskibene, der lå til ankers på reden. På tilsvarende måde kunne det forventes, at tyske fly en dag ville finde frem til baserne, og et bombardement kunne derfor ikke udelukkes. For Narsarsuaqs vedkommende bestod det primære kystforsvar af to 155 mm batterier anbragt på Nugarssuk (»Artillery Point«) ca. 5 kilometer ude af fjorden.⁵⁰

Herudover blev der etableret to batterier af 90 mm luftværnsskyts, der hver bestod af 4 piecer. Standpladserne blev nedgravet ca. 1½ fod, hvorefter der blev etableret en ring af olietromler fyldt med sand rundt om hver enkelt kanonstilling. Hele batteriet blev omgivet af en mur af sandsække. For den ene af positionernes vedkommende, kunne skytset tillige bringes til at virke imod sømål på fjorden. Resterne af disse stillinger kan bl. a. ses i terrænet på vej til havnen (vest for de store brændstoftanke) og på fjeldryggen imellem Hospitalssøen og Kiagtut-dalen.

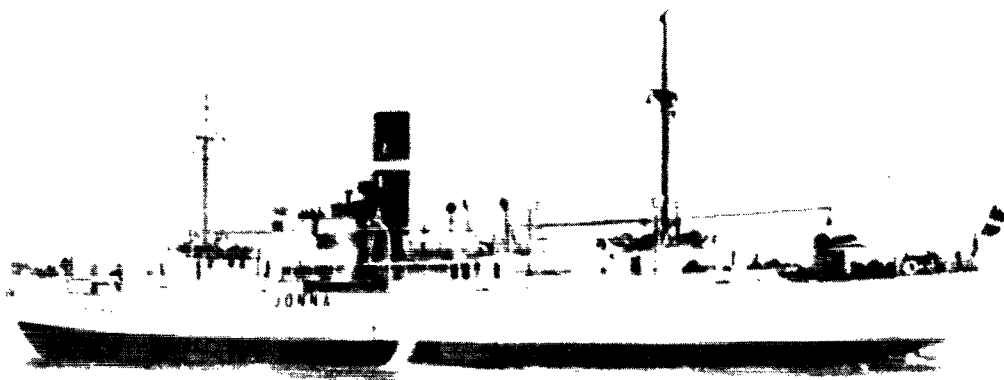
På »Signal Hill« (Signalhøjen) blev der opstillet en 60 tommer mobil lyskaster, der kunne belyse det mulige skudfelt uden at blive flyttet fra sin udgangsposition. Lyskasteren blev indbygget i et

hus, hvor tagdækningen kunne skydes til side, og skulle der opstå behov for at belyse andre områder på pladsen, kunne lyskasteren hurtigt rulles ud på en standplads i tilslutning til huset. Strømforsyningen blev leveret af en generator, der blev opstillet i en separat bygning, og forbindelseskablerne blev ophængt i en udspændt galvaniseret wire for at undgå slid og beskadigelser f. eks. i forbindelse med snerydning. Fundamenter og wirer fra denne opstilling kan endnu ses på »Signalhøjen« sammen med fundamentet fra pladsens roterende lysbeacon. Herudover indgik der i luftforsvaret et betydeligt antal 40 mm samt 20 mm i tvillingeaffutager, der kunne dække basen og banelegemet imod angreb fra luften, hvad enten et sådant blev indsat fra fjorden eller fra indlandsisen. Til nærforsvaret blev der bl. a. opstillet færdigstøbte maskingeværtårne på taktisk fordelagtige positioner langs fjorden.⁵¹

Besejlingsmæssige forhold

Besejlingen blev opretholdt igennem hele vinterperioden 1941/42 til trods for is og u-bådsfarer, og det fremgår af den skriftlige dokumentation, at der i tiden fra januar til juni 1942 har været ikke mindre end 13 skibsanløb ved »Bluie West 1«.

Det første skib, der nævnes i det nye år, er »USAT JONNA«, der angives under den 2. januar 1942. »JONNA« var et af de Lauritzen-skibe, der efter besættelsen kom under amerikansk flag, og som hurtigt blev sat i fart på Grønland. »S/S JONNA« blev omdøbt til »USAT JONNA« og gennemførte fra 1942-44 adskil-



»S/S JONNA«.

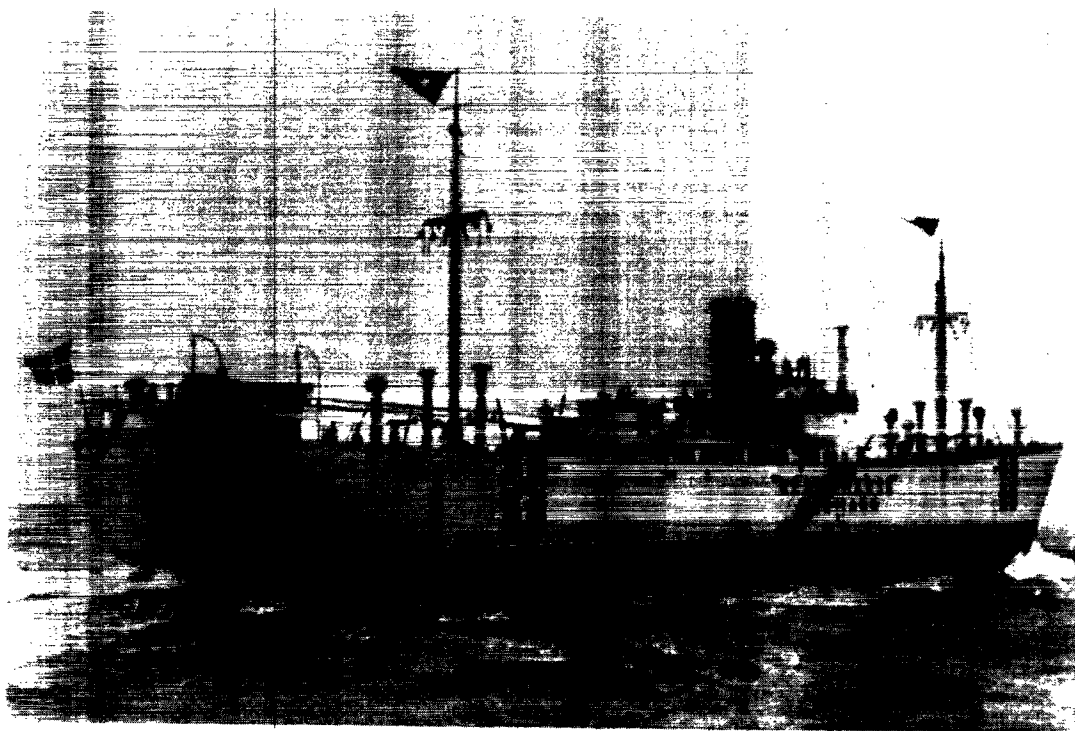
Ved den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 var rederiet J. Lauritzens: »S/S JONNA« på vej til U.S.A. Efter ankomsten hertil blev skibet oplagt i New York. 2. august 1941 blev skibet rekvireret af »U.S. Maritime Commission«, der efter kort tids forløb overdrog »S/S JONNA« til U.S. Army Transport Service«. »JONNA« kom herefter til at sejle under amerikansk flag som »USAT JONNA« og blev hurtigt sat i fart på Grønland. Skibet var bygget på Nakskov skibsværft i 1933 og havde følgende dimensioner: Længde: 271,8 fod. – Bredde: 39,7 fod. Skibet var udstyret med en dampmaskine på 1140 HK, der kunne give en fart på ca. 11,5 knob. Som fragtskibstype kan »JONNA« beskrives som en mellemdæksbåd med fire luger og en kølerumskapacitet på 107.910 kubikfod. Rumålet opgives i kilderne til 1517 brt. og deplacementet fuldt lastet til 2183 tons. »USAT JONNA« gjorde flere rejser til Grønland, inden den blev torpederet og sænket af en tysk undervandsbåd ud for St. Juan, Puerto Rico den 5. juni 1944. Ved forliset blev besætningen med undtagelse af kaptajnen (L. N. Sørensen) reddet. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

lige rejser til Grønland, indtil den blev sænket den 5. juni 1944.

Udlosningstiden har naturligt varieret med skibenes størrelse og lastens art, men vejrforholdene har også spillet en afgørende rolle. Det anføres eksempelvis, at et mindre handelsskib som »S/S Montrose« på 1890 brt. har ligget på reden fra 1. marts til 25. marts, inden det er afsejlet, medens et langt større fragtskib som f. eks. »S/S Dorchester« på 5.649 brt. har ligget inde fra 2. april til 15. april.⁵²

»S/S MONTROSE« var et af de danske skibe, der var blevet udskrevet af U.S.A. til at sejle under amerikansk flag. Skibet var bygget af rederiet A. P. Møl-

ler i 1939, og var ved søsætningen blevet navngivet »Hertha Mærsk«. Ved udskrivelsen af »The Ship Requisition Act« den 6. juli 1941 kom de fleste danske skibe under Panama-flag, medens 12 kom til at sejle under amerikansk flag. I alt tre »MÆRSK«-både kom under amerikansk flag, og de krigsforliste alle. »S/S MONTROSE« blev straks sat ind i Grønlandsfarten, og gjorde i løbet af efteråret og vinteren 1941/42 flere rejser til Grønland, og returnerede i hvert enkelt tilfælde via Ivigtut for at tage en last kryolit med til U.S.A. Den 6. juli 1942 strandede S/S MONTROSE (ex »HERTHA MÆRSK«) i Tunungdliar-



»S/S HERTHA MÆRSK«.

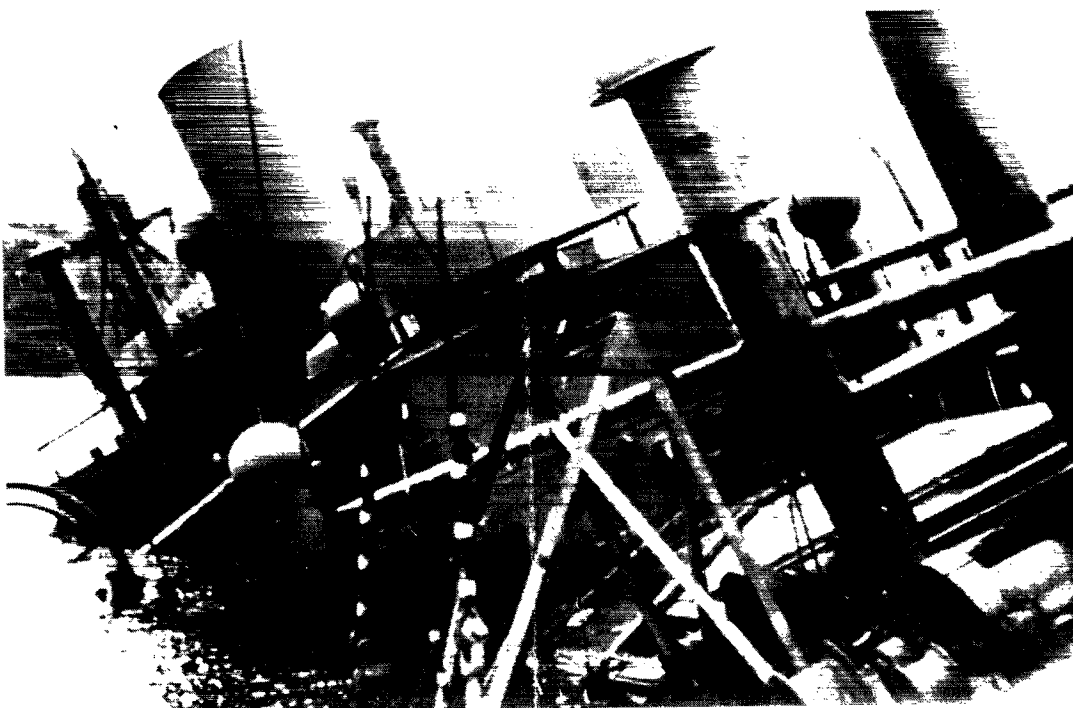
»HERTHA MÆRSK«, der var på 1890 brt. (3490 dwt.), blev bygget i 1939 og var dermed et helt nyt skib ved krigsudbruddet i september s. å. Skibet ses her i dansk nationalitets bemaling, der blev indført som standard afmærkning for danske handelsskibe efter krigsudbruddet. På trods af denne meget tydelige neutralitets afmærkning sænkede tyske flådeenheder i alt 29 danske handelsskibe i løbet af vinteren 1939/40, hvorved 367 danske sømænd mistede livet. Rederiet »A. P. Møller«'s skibe, der var indsat på fragtruter imellem Amerika og Det fjerne Østen, blev før Danmarks besættelse den 9. april beordret til at søge neutrale havne, samtidig med at kaptajnerne blev instruerede om at søge kontakt med rederiets kontor i New York (Isbrandtsen-Møller Company, Inc.). – Denne ordre bragte bl. a. »S/S HERTHA MÆRSK« til U.S.A. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

fik-fjorden ved Qeqertat, hvor vraget kan ses den dag i dag. De nærmere omstændigheder omkring denne strandning er aldrig blevet helt opklaret, og der har bl. a. været gisnet om, at kaptajnen med vilje satte skibet på grund, angiveligt fordi hans nerver »slog klik« af frygt for at blive torpederet af de tyske undervandsbåde, der lå og ventede i Julianehåbsbugten.⁵³

Den officielle søforklaring blev først afgivet efter krigen, og er gengivet såle-

des i »Dansk Søulykke-Statistik« for 1946.⁵⁴

»... S/S HERTHA MÆRSK« af Aalborg, 1890 Reg. T. Br. Bygget 1939 af Staal. Paa rejse fra Ivigtut til Boston med Kryolit. Grundstødt og forlist den 6/7 42 ved Grønlands Kyst. Forlisanmeldelse dateret København den 20/12 45. Søforhør i København den 12/12 46.



»S/S MONTROSE«.

Ved »The Ship Requisition Act« af 6. juli 1941 kom S/S »HERTHA MÆRSK« til at sejle under amerikansk flag. Skibet blev omdøbt til »S/S MONTROSE« og blev straks sat ind i Grønlands-farten. Skibet gennemførte bl. a. en rejse med gods til Narsarsuaq i marts 1942 og var tilbage på fjorden igen i juni/juli s. å. – Efter at have udlosset sin oprindelige last afgik skibet til Ivigtut for at laste kryolit til returrejsen til U.S.A. (Philadelphia). Imidlertid kan det udledes af materialet, at »MONTROSE« har måttet vente nogle dage på eskorten og de øvrige skibe i konvoyaen. I ventetiden er skibet blevet sendt fra Ivigtut til Narsarsuaq med en dækslast bl. a. bestående af kakkelovne m. m., der var bestemt for »B.W.-1«, men som af en eller anden grund var blevet udlosset i Ivigtut. Hvorom alting er – skibet grundstødte (eller blev sat på grund) med en fuld last kryolit, men uden tab af menneskeliv den 6. juli 1942, som beskrevet i teksten.

Det viste billede er taget i 1946, og som det vil fremgå, var skibet endnu ikke korroderet (rustet) på dette tidspunkt. Som anført var skibet bygget i 1939, og dette må være forklaringen på, at vraget har holdt sig i så mange år, og at det i skrivende stund (1992) fortsat kan ses på stedet, hvor det strandede for 50 år siden.

Det bør her tillige nævnes, at »Vraget« (»The sunken ship«) igennem årene har været benyttet som et markant og nyttigt »checkpunkt« for danske og amerikanske piloter i forbindelse med indflyvning igennem fjorden under marginale sigt og vejrforhold (White-out conditions). I henhold til den publicerede anflyvnings-procedure skulle piloten efter at have forladt Simiutaq for indadgående holde sig på højre side af fjorden indtil »Vraget«. Dermed undgik man at flyve ind i den »blinde fjord« ved »Nunasarnek« (Narsakfeldets forbjerg). Herefter skulle piloten skifte side og følge den nordlige side af fjorden resten af vejen til »B.W.-1«. Dermed undgik man faren for at flyve ind i den næste »blinde fjord« og den levende gletcher ved Qoroq. (Danske telegrafister »Hold 1946«).

Kl. 4:17 lettede H.M., der sejlede under amerikansk Flag og førte Navnet »Montrose«, fra Ankerplads ved den amerikanske Militærbase »Blue West One« og styrede ind i Skovfjorden

mod Kugnat Bay. Kl. 6:55 blev Maskinen stoppet paa Grund af Taage, hvorefter der fortsattes med moderat Fart, idet der holdtes langs N.-Siden af Fjorden. Kort efter saas et Skær un-

der Vandet forude om Stb. Der blev straks givet Bb.s Ror og Maskinen blev sat paa Lansomt Frem men umiddelbart efter, Kl. 7:04, tørnede Skibet Skæret med Stb.s Side foran Broen. Da det viste sig, at H.M. var læk i Forlasten, og da Skibet trods stadig Lænsning fra Forlasten og Bundtanken fik mere og mere Bb.s Slagside og begyndte at synke med Forskibet, forlod Besætningen Kl. 8:00 Skibet og blev senere taget op af et amerikansk Kystvagtskib og landsat ved »Blueie West One«. H.M. er senere blevet Vrag.

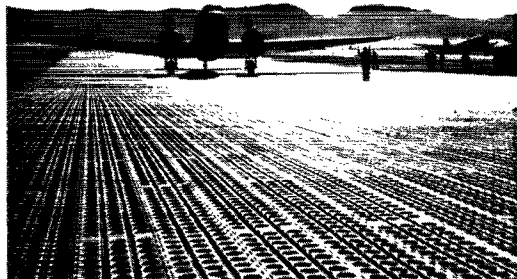
Anm.: Ministeriet maa antage, at Forliset skyldes Taage.»

Færgeflyvningerne via Grønland indledes

Tilsyneladende har kommandoforholdene på Narsarsuaq ikke givet anledning til problemer før fra juni 1942, hvor der blev tilkommanderet personel til »Air Transport Command« (30th Ferrying Squadron). Der kom herved til at eksistere to myndigheder på stedet *Air Transport Command* (ATC) og *Greenland Base Command* (GBC). Selvom disse myndigheders ansvars- og funktionsområder skulle være veldefinerede og nøje afgrænsede, kunne samarbejdet tilsyneladende ikke fungere i praksis. Allerede fra den første dag påtog colonel Benjamin Giles sig opgaver, som retteligen henhørte under »ATC«, hvilket påpeges flere steder i forlægget. Grundlæggende var »GBC« ansvarlig for opbygningen, forsyningen og forsvaret af »BW-1« og de øvrige grønlandske baser,

medens »ATC« var ansvarlig for flyene og flytrafikken. I overensstemmelse hermed var det »ATC«'s opgave at iværksætte og overvåge al flyvning, og i denne forbindelse varetage flyvedlignholdelse, flyveledelse og lufttrafikkontrol. I praksis opstod der ofte gnidninger i pressede situationer, hvor bestemte opgaver skulle prioriteres, eller hvor marginale forsyninger skulle fordeles.⁵⁵

Den første større forlægning af luftfartøjer, der blev givet kodebetegnelsen »*BOLERO-Movement-1*«, var planlagt til at begynde 1. juni 1942, men på grund af foruroligende meddelelser om massive japanske flådebevægelser i Stillehavet, blev forlægningen udskudt nogle uger, medens situationen i »Det fjerne Østen« blev undersøgt og revurderet i »State Department«. I den mellemliggende tid besluttede »Department of War« at overføre de kortrækkende luftforsvarsjagere (»P-39, AIRCOBRA«) til England som dækslast på egnede handelsskibe. Den resterende del af flyverstyrken blev forlagt til Presque Isle i Maine, hvor flyene blev opstillet i enheder. »BOLERO Movement-1« bestod herefter af 49 stk. »B-17E, FLYING FORTRESS« fra 97th Bombardment Group, 80 stk. »P-38F, LIGHTNING« fra 1st Fighter Group og 52 stk. »C-47, SKYTRAIN« fra 60th Transport Group. P-38 jagerne blev »parret sammen« med B-17-flyene på den måde, at et element bestod af en »B-17, FLYING FORTRESS« og fire »P-38, LIGHTNING«. To elementer udgjorde en flight, og tre flights udgjorde en eskadrille. De overskydende »B-17« fly blev samlet i formationer på fire eller multipla af fire, medens »C-47,



Douglas »C-47, SKYTRAIN« (billedet til venstre).

Efter at banelegemet var blevet funderet og planeret, blev overfladen belagt med »stålmatte«. Disse »matte« bestod af sektioner på 3×12 fods længde, der blev hængslet sammen på en sådan måde, at samlingerne blev forskudt, se billedet. Derved blev konstruktionen både stiv og jævn. På denne overflade kunne flyene starte og lande uanset årstiden, så længe banelegemet var ryddet for sne. På billedet er en »Douglas C-47, SKYTRAIN«, der netop er landet, ved at blive vinket på plads. Længere til højre i billedet ses yderligere en »C-47« parkeret.

»C-47, SKYTRAIN« havde følgende hoveddata:

Transportfly udstyret med to »Pratt & Whitney, R-1830-92, Twinn Wasp, 14 cylindrede stjernemotorer på 1200 HK hver. Flyet blev udviklet i begyndelsen af trediverne og fløj første gang den 17. december 1935. Dimensioner: Spændvidde: 95 fod (28,96 m). – Længde: 64' 5½" (19,65 m). – Højde: 16' 11" (5,16 m). – Marchhastighed: 150 m.p.h. (240 km/t). – Fuldvægt: 26.000 lbs. (11.792 kg). – Nyttelast: ca. 4000 lbs. – Rækkevidde: ca. 1.600 km. – Passagerkapacitet: max. 27. (Foto: Jette Bang, 1945).

Andre fly på »B.W.-1« i 1945 (billedet til højre).

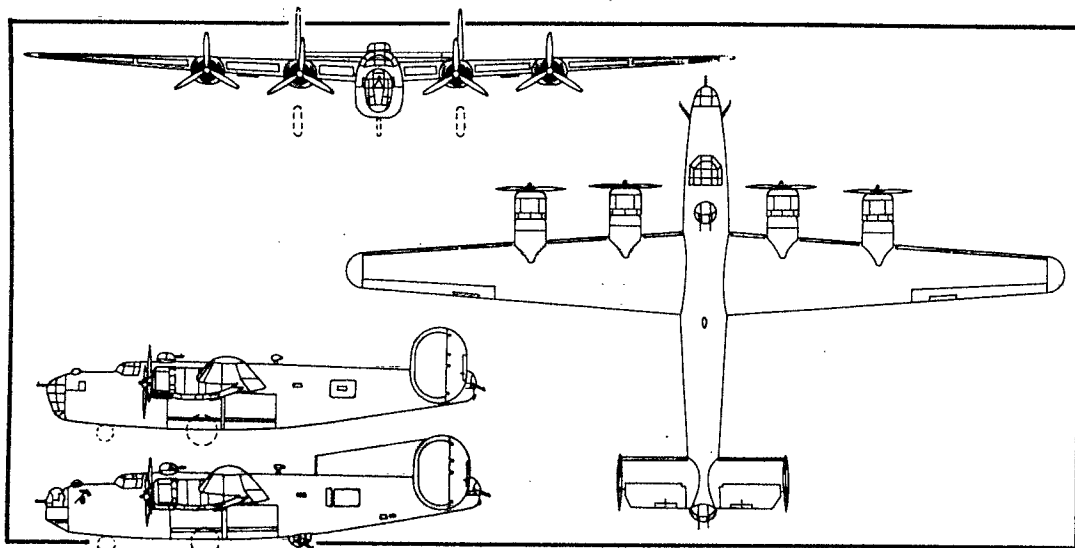
Som det vil fremgå har fotografen (Jette Bang) stået under planet på en »C-47« og taget begge billeder. På dette billede ses en gruppe personel fra USAAF, hvoraf nogle lige er ankommet til pladsen. – Alene påklædningen afslører dette. Til højre og venstre bag denne gruppe personer ses to transportfly af typen »Curtis C-46, COMMANDO«. – Dette fly var væsentligt større end »C-47« og kunne medføre op til 50 passagerer imod maksimalt 27 for »C-47«'s vedkommende. »COMMANDOEN« var konstrueret med et særskilt bagagerum i bugen og fik derfor et noget mere voluminøst udseende.

Flyets hoveddata var isørigt:

Transportfly udstyret med to »Pratt & Whitney«, R-2800-51, Double Wasp, 18 cylindrede stjernemotorer på hver 2000 HK. Flyet blev udviklet i begyndelsen af krigen og fløj første gang i 1942. Dimensioner: Spændvidde: 108 fod (32,94 m). – Længde: 76' 4" (23,27 m). – Højde: 21' 9" (6,63 m). – Marchhastighed: 210 m.p.h. (330 km/t). – Fuldvægt: 45.000 lbs. (20.412 kg). – Nyttelast: ca. 8.000 lbs. – Rækkevidde: ca. 1800 km. – Passagerkapacitet: max. 50. (Foto: Jette Bang, 1945).

SKYTRAIN« blev klargjort med last ombord for således at udnytte den rådige nyttelast til at transportere enhedens jordudstyr, værktøj og reservedele m.m.⁵⁶

De første formationer af »B-17« og »P-38« startede fra Presque Isle den 23. juni 1942 for at forlægge til Goose Bay. I løbet af dagen var alle nået frem uden uheld, men på grund af ugunstige vejr-

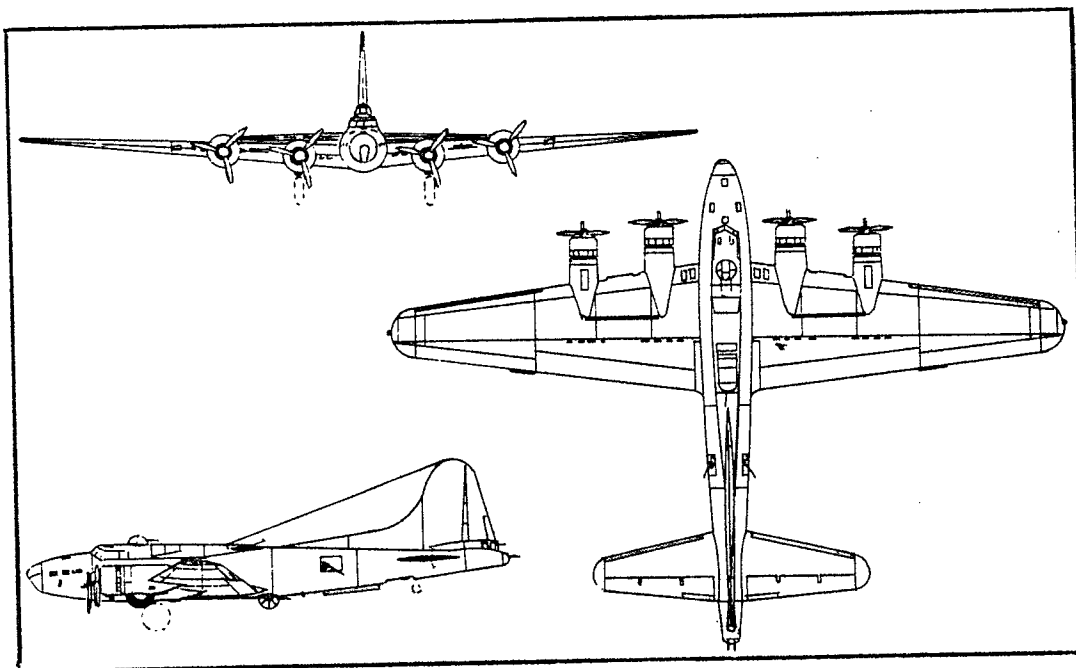


Consolidated »B-24, LIBERATOR«.

Bag ved de forsamlede personer ses yderligere et interessant fly, der er ved at blive optanket. Tankvognen holder umiddelbart bag halen på flyet, og det ses, at halesektionen er forsynet med to elipseformede halefinner. Skrogets glasnæse kan ses i lysningen over den »parkerede« baggage, og man kan tælle sig frem til, at det drejer sig om et fire-motoret luftfartøj. Dette fly kan identificeres som en »Consolidated B-24, LIBERATOR«, men det kan ikke afgøres, om det drejer sig om et bombefly eller et »LRMP-fly« (Long Range Maritime Patrol Aircraft). »B-24« forekom i begge roller på Nordatlanten og var i begge versioner udrustet med 4 Pratt & Whitney, R-1830, Twinn Wasp, 14 cylindrede stjernemotorer på 1200 HK hver. »B-24« var et langdistancefly med en rækkevidde på mellem 3500 og 7000 km, afhængig af flyets individuelle udrustning og version. I 1943 satte en »B-24« ny rekord på distancen fra Gander i New Foundland til Prestwick, Scotland. De 2.200 miles (ca. 3500 km) blev fløjet på 7 timer og 16 min. Besætningen bestod af 8-10 mand, og der kunne medføres ca. 8000 lbs. bombelast. Til »selvforsvar« rådede besætningen over 10-14 stk. 0,50" maskingeværer anbragt i tårne for og agter, på ryggen og i bugen. Bugtårnet var iøvrigt oprækkeligt. (Fly fra hele verden, 1939-45).

forhold i Danmarks Strædet, måtte besætningerne herefter afvente vejrbedring i tre døgn, før den videre flyvning til Grønland kunne påbegyndes. Den 26. juni startede 7 stk. »B-17E« mod Narsarsuaq (BW-1) i løbet af formiddagen, og alle nåede velbeholdent frem. Samme eftermiddag afgik yderligere syv »B-17E« mod »BW-1« og 4 stk. »B-17E« imod Kangerlussuaq (BW-8). De syv

førstnævnte måtte vende om på grund af vejrforholdene på Narsarsuaq, og valgte at returnere til Goose Bay, medens de fire sidstnævnte fortsatte nordpå. Kun et af disse fly nåede frem til basen, medens de øvrige tre måtte nødlande forskellige steder langs den grønlandske vestkyst. Alle besætningsmedlemmer blev reddet, men hændelsen havde bl.a. vist, at rutens anvende-



Boeing »B-17E, FLYING FORTRESS« i stregtegning.

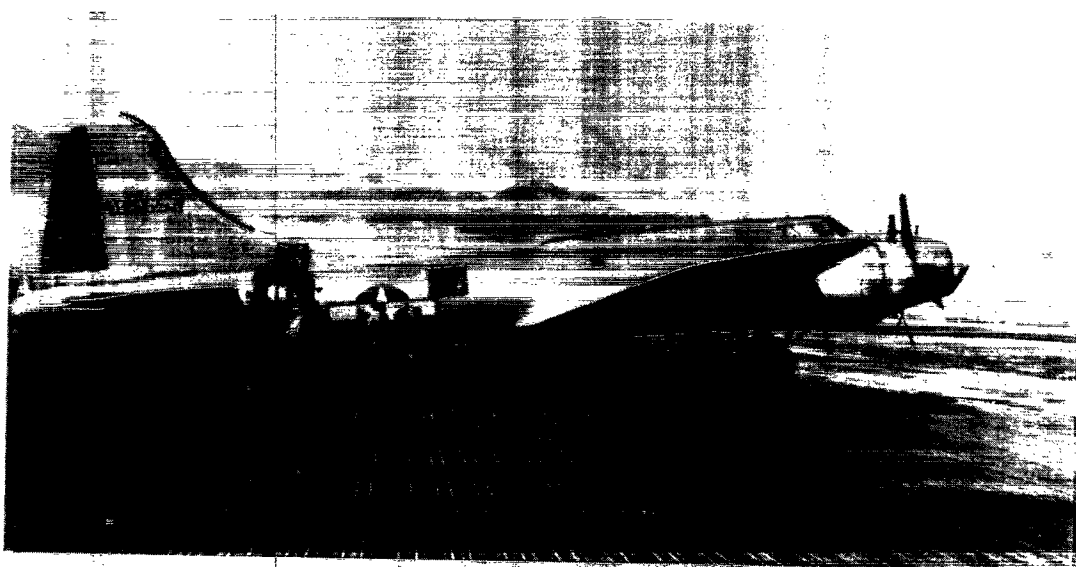
»B-17E« var den type, der indviede »Luftbroen« via Grønland i sommeren 1942. Flyet var udstyret med 4 »Wright« R-1820-65 Cyclone, 9 cylindrede stjernemotorer på hver 1200 HK, der kunne give flyet en marchhastighed på ca. 225 m.p.h. (360 km/t) op til 33.000 fod (ca. 10.000 meters højde). Flyets dimensioner var iøvrigt som følger: Spændvidde: 103' 9½" (31,62 m). – Længde: 73' 9" (22,50 m). – Højde: 19' 2" (5,84 m). – Maksimal bombelast: ca. 8.000 kg (ca. 17.000 lbs.). – Bevæbning: 10–13 maskingeværer. – Besætning: 9 mand. – Bevæbningen var anbragt i kanontårne for og agter samt på oversiden og undersiden af skroget. Endvidere var der mulighed for at skyde fra de to sidevinduer, se tegningen. (Fly fra hele verden, 1939–45).

lighed i høj grad var undergivet de herskende vejr- og kommunikationsforhold.⁵⁷

For P-38 jagernes vedkommende gik den første »Movement« uden vanskeligheder, da 6 elements, hver bestående af en B-17E og 4 stk. P-38F, i løbet af 2. juli forlagde fra Goose Bay til »BW-1« (Narsarsuaq). Problemerne begyndte den 6. juli, da anden »bølge« bestående af 5 elementer med kaldenavnene: »Tomcat Yellow«, »Tomcat Green«, »Limbo Red«, »Limbo Yellow« og »Tarmac White« løb ind i et

område med dårligt vejr imellem Labradorkysten og Grønland. En front strakte sig hele vejen op til 30.000 fod, og kun en af disse formationer nåede frem til Grønland efter at være omdirigeret til Kagerlussuaq (BW-8). Resten måtte vende om og landede på de sidste dråber i tanken på Goose Bay, hvorfra de var startet 8 timer forinden.

Fem dage senere lykkedes det »Tomcat Green« at nå frem til Narsarsuaq i følge med to andre elementer, og den 14. juli blev »Green« forlagt til Kangerlussuaq



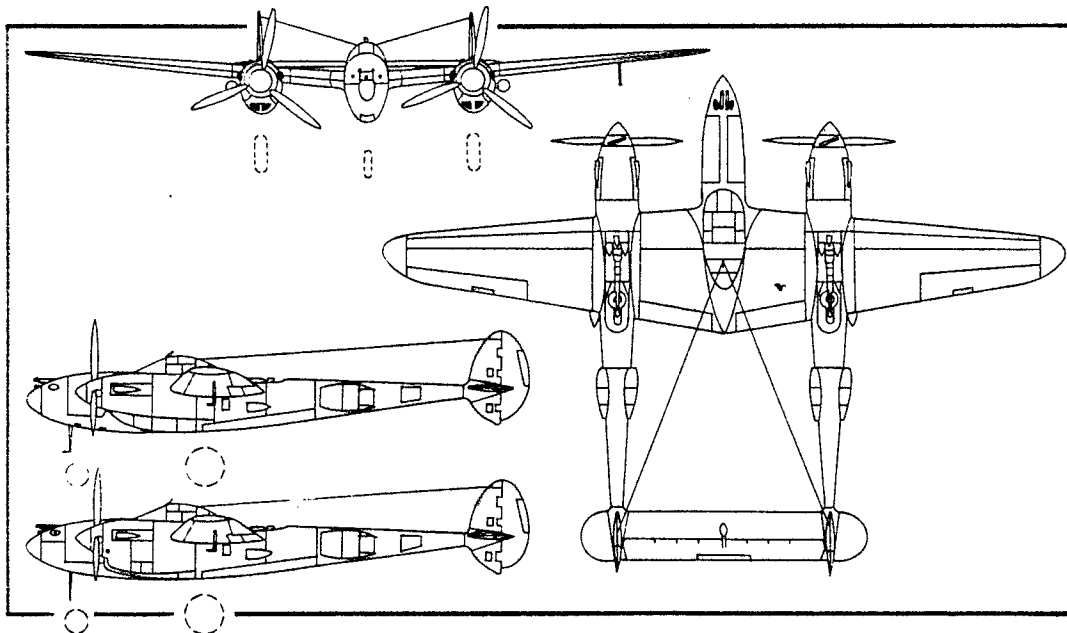
»B-17G (48-5653)« på Narsarsuaq i 1945.

»B-17G, FLYING FORTRESS« parkeret på »stålmåtterne« på Narsarsuaq Air Base (NAB) umiddelbart efter krigen. Som det vil fremgå er armeringen samt »rygtårn« og »bugtårn« blevet fjernet. »B-17G« blev efter krigen anvendt som forbindelsesfly og i andre versioner som eftersøgnings- og redningsfly. I sidstnævnte forbindelse blev en »B-17G« udstyret med en nedkastelig redningsbåd fast stationeret på »NAB« til rådighed for flyveredningstjenesten. Billedet findes i Jette Bangs samling, men det må formodes, at det er Chr. Vibe, der har taget billedet, da Jette Bang selv poserer foran kokarden på flyet. (Foto: Jette Bang/Chr. Vibe, 1945).

for at slå følge med »Tomcat Yellow«. Dette element havde været vejrfast på »BW-8« siden den 6. juli, men den 15. juli lykkedes det omsider at komme afsted mod Island med 2 »B-17E, FLYING FORTRESS« og 7 »P-38, LIGHTNING«. En »LIGHTNING« var blevet beskadiget under opholdet på »BW-8«, og efter en times flyvning måtte yderligere et fly udgå af formationen på grund af motorvanskeligheder. Dette returnerede til »BW-8«, medens de to elementer fortsatte østpå over indlandsisen. Formationen bestod herefter af 2 »B-17E« og 6 stk. »P-38F«. Omtrent midtvejs imellem Grønland og Island modtog de to »Fæstninger« melding om, at vejrforholdene ikke tillod landing på »Meeks Field« (Reykjavik). Formatio-

nen vendte derfor om, og fløj atter vestpå imod Grønland. Samtidig forsøgte begge »B-17-flyene« at kalde flyveradioen på »BW-8« for at skaffe opdaterede vejroplysninger.⁵⁸

Radioforholdene var ikke de bedste, men det lykkedes dog at etablere kontakt med en radiostation, der adviserede formationen om, at vejret på »BW-8« i den mellemliggende tid var blevet dårligt, og at pladsen nu havde 1000 fod skyhøjde og 200 meter sigtbarhed. Radiostationen tilrådede i stedet formationen af flyve imod »BW-1« (Narsarsuaq), hvor vejrforholdene skulle være helt sikre med: *sky clear and unlimited visibility*«. Denne melding viste sig senere at være falsk, idet det forholdt sig lige omvendt. Der har i årenes løb været gisnet om, hvor-



Lockheed »P-38F LIGHTNING« i strøgetegning.

»P-38, LIGHTNING« var i 1942/43 de Allieredes mest succesfulde langdistancejager. Specifikationerne til en eskortejager, der kunne imødegå angreb i stor højde blev oprindeligt formuleret af »U.S. Army Air Corps« i 1937, og Lockheed tog udfordringen op og konstruerede dette utraditionelle fly i løbet af 1½ år. Den 29. januar 1939 var »P-38« i luften for første gang, og den 1. februar satte flyet ny rekord i U.S.A. med en kyst-til-kyst flyvning, der blev gennemført på 7 timer og 2 min. (incl. to stop for optankning).

»P-38F LIGHTNING« var forsynet med to stk. »Allison V-1710-49, 12 cylindrede V-formede, vædskekølede rækkemotorer på hver 1.325 HK og havde iøvrigt følgende specifikationer:

Dimensioner: Spændvidde: 52 fod (15,85 m). – Længde: 37' 10" (11,53 m). – Højde: 9' 10" (2,99 m). – Tophastighed i højder mellem 20–25.000 fod (ca. 7.000 m): 410 m.p.h. (650 km/t). – Rækkevidde uden »droptank« 450 miles (720 km) og med »droptank« 1.175 miles (1.891 km). – Normal startvægt: 17.500 lbs. (ca. 8.000 kg). – Bevæbning: fire 0,50" maskingeværer og en 20 mm kanon anbragt i næsen samt som »Fighter-bomber« (jager-bomber) tillige med bombelast på 2000 lbs. (ca. 900 kg). (Fly fra hele verden, 1939–45).

vidt de falske meldinger eventuelt skulle være udsendt af en tysk undervandsbåd i Danmarks Strædet, der havde været i stand til at lytte ind på radiokorrespondancen. Dette er aldrig blevet bekræftet, men da formationen drejede sydover, som anbefalet af »ATC«, blev vejrforholdene gradvis dårligere og dårligere. Det viste sig derfor vanskeligt at holde sammen på formationen, og forma-

tionsførerne besluttede sig nødtvungent til at vende om endnu engang. Formationen fløj atter nordpå i retning mod Ammassalik, hvor besætningerne vidste, at de havde haft landkending nogle få timer tidligere. »P-38-flyene« var ved at have opbrugt deres brændstofbeholdning, og ca. 60 sømil (111 km) sydvest for Ammassalik måtte hele formationen nødlande på indlandsisen.⁵⁹



Forlægning af »P-38F, LIGHTNING«.

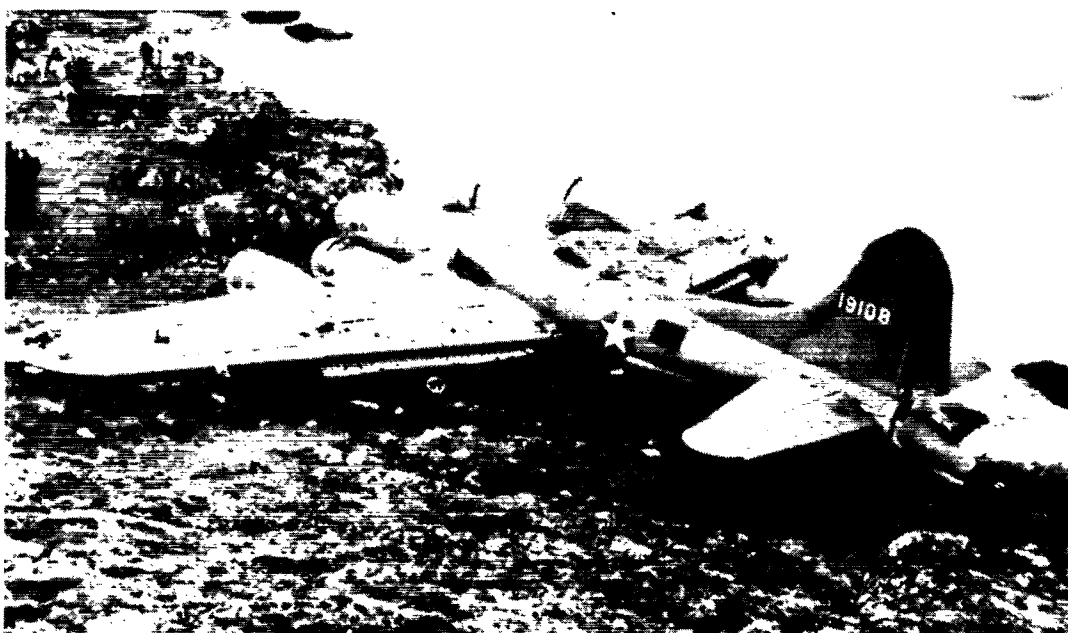
Med udgangen af august måned 1942 havde 164 »P-38F, LIGHTNING« krydset Atlanterhavet via den nyetablerede rute over Grønland og Island til Prestwick i Scotland. 7 P-38 fly nåede ikke frem, idet en havarerende undervejs og 6 måtte nødlande på indlandsisen den 15. juli 1942 på grund af en fejlbedømmelse af vejrforholdene på ruten mellem Grønland og Island. – Denne jagertype nedskød et betydeligt antal fjendtlige fly, og i april 1943 var det en »P-38«, der blev benyttet til at nedskyde den japanske admiral Yamamoto, der havde planlagt angrebet på »Pearl Harbor«. Tyskerne kaldte »LIGHTNING-flyet«: »Der Gabelschwanz Teufel« (Djævelen med den kløftede hale). (USAAC arkivbillede).

Det første fly af »BOLERO-Movement-I«, der nåede frem til Prestwick i Scotland var en »B-17E, FLYING FORTRESS« (No. 19085), der landede den 1. juli 1942. Der var gået otte døgn fra den havde forladt Presque Isle i Maine. 26 dage senere landede det sidste fly af den oprindelige gruppe på i alt 181 fly. U.S. Army Air Force (USAAF) havde været forberedt på tab så høje som 10 pct., men tabene blev heldigvis væsentlig lavere. Den næste store forflytning, der omfattede 92'nd og 301'st Bombardmentgroups, 14'th Fighter Group og 64'th Troop Carrier Group fulgte lige i hælene på den første »BOLERO«, og 22. juli var de første 28 »LIGHT-

NINGS« allerede undervejs sammen med 6 stk. »B-17E«. Med udgangen af august 1942 havde i alt 164 »P-38, LIGHTNING«, 119 stk. »B-17E, FLYING FORTRESS« og 103 »C-47, SKYTRAIN« krydset Atlanterhavet via den nyetablerede rute over Grønland og Island.⁶⁰

»Luftbroen« konsolideres og basefaciliteterne udbygges

Yderligere taktiske enheder fulgte efter i løbet af efteråret. Det var nu de to-motorede bombetyper »A-20, HAVOC«, »B-26, INVADER« og »B-25, MITCHELL«, der passerede igennem »BW-1« i løbet af september. Senere be-

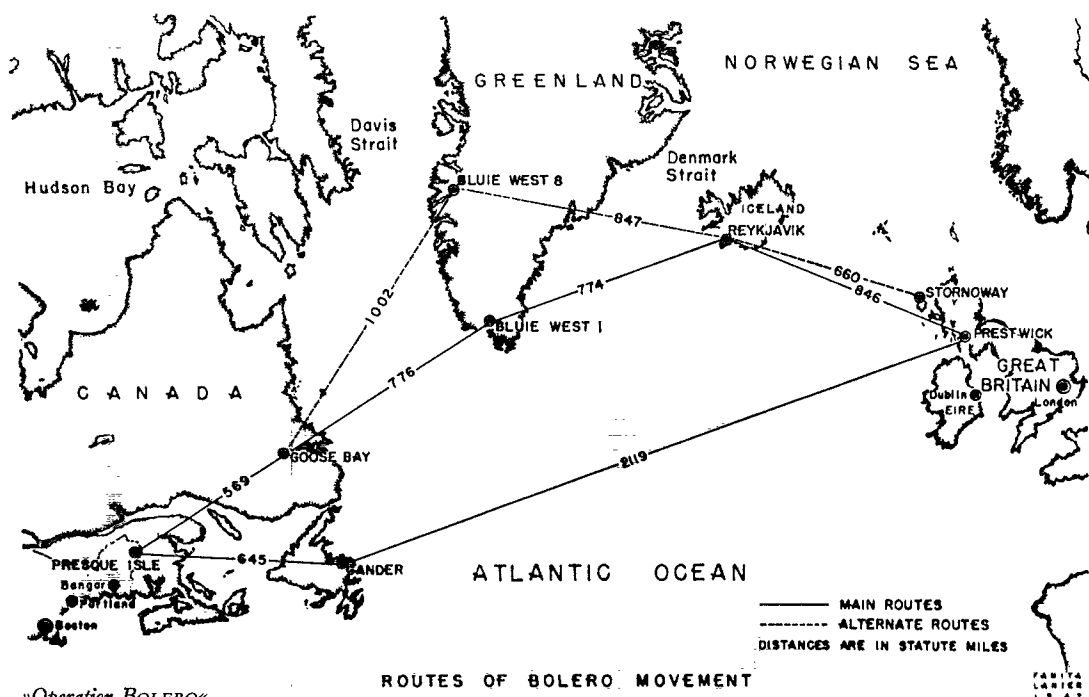


Nødlanding ved Egedesminde, 26. juni 1942.

Denne »B-17E« (41-9108) måtte nødlande ved Egedesminde den 26. juni 1942 på grund af vejrforholdene. En formation på fire »B-17E« var startet fra Goose Bay mod Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord), men på grund af lave skyer og tåge på den grønlandske vestkyst mistede formationen orienteringen og blev splittet op. Dette fly søgte nordpå for at finde et hul i skyerne, og over Egedesminde besluttede besætningen sig for at prøve en nødlanding i terrainet umiddelbart uden for bygrænsen. Senere direktør i KGH, Jens Fynbo, var på dette tidspunkt tjenstgørende som handelsassistent i Egedesminde og beretter, at nødlandingen forløb relativt glat, og at flyet lagde sig til hvile ved en lille sø umiddelbart uden for byen. Ingen af besætningen var kommet noget til, men flyet havde fået en del skader og havde bl. a. brækket højre vinge. Handelschefen i Egedesminde tog sig på bedste måde af den nødlandede besætning og modtog senere en officiel tak for den ydede assistance fra det amerikanske konsulat i Godthåb. Samtidig blev det forespurgt, om der var sket skade på personer eller ejendom i Egedesminde ved nødlandingen. KGH udfærdigede et opslag om sagen, og efter nogle dages forløb henvendte en ældre kone sig på Handelschefens kontor og nedlagde påstand om erstatning, fordi »B-17-flyet« havde væltet en tørvestak under afløbet. Hun mente, at et engangsbeløb på Kr 1:50 ville være passende. Jens Fynbo beretter, at beløbet blev udbetalt, og det må formodes, at denne »krigsskadeerstatning« repræsenterer en rekord i den laveste ende af skalaen. (Foto: Jens Fynbo, 1942).

gyndte »Royal Air Force Ferry Command« (RAFFC) at benytte Narsarsuaq som mellemlandingsplads for deres »A-20, HAVOC« og »A-28, HUDSON«, og ved årets udgang havde 920 fly forsøgt sig på ruten, og heraf var i alt 882 nået frem til bestemmelsesstedet. Tabene var hermed holdt helt nede på 4,1 pct. i forhold til de 10 pct., man hav-

de frygtet, og af de 38 fly, der gik tabt kunne 29 klassificeres som »wrecked« (havarerede), medens 9 måtte betegnes som »lost« – altså forsvundne. HQ USAAF havde især været bekymret for »LIGHTNING-flyene«, men ud af 186 »P-38«, var kun 7 (syv) gået tabt – eller sagt på en anden måde mistede man kun en »P-38« ud over de 6, som landede på



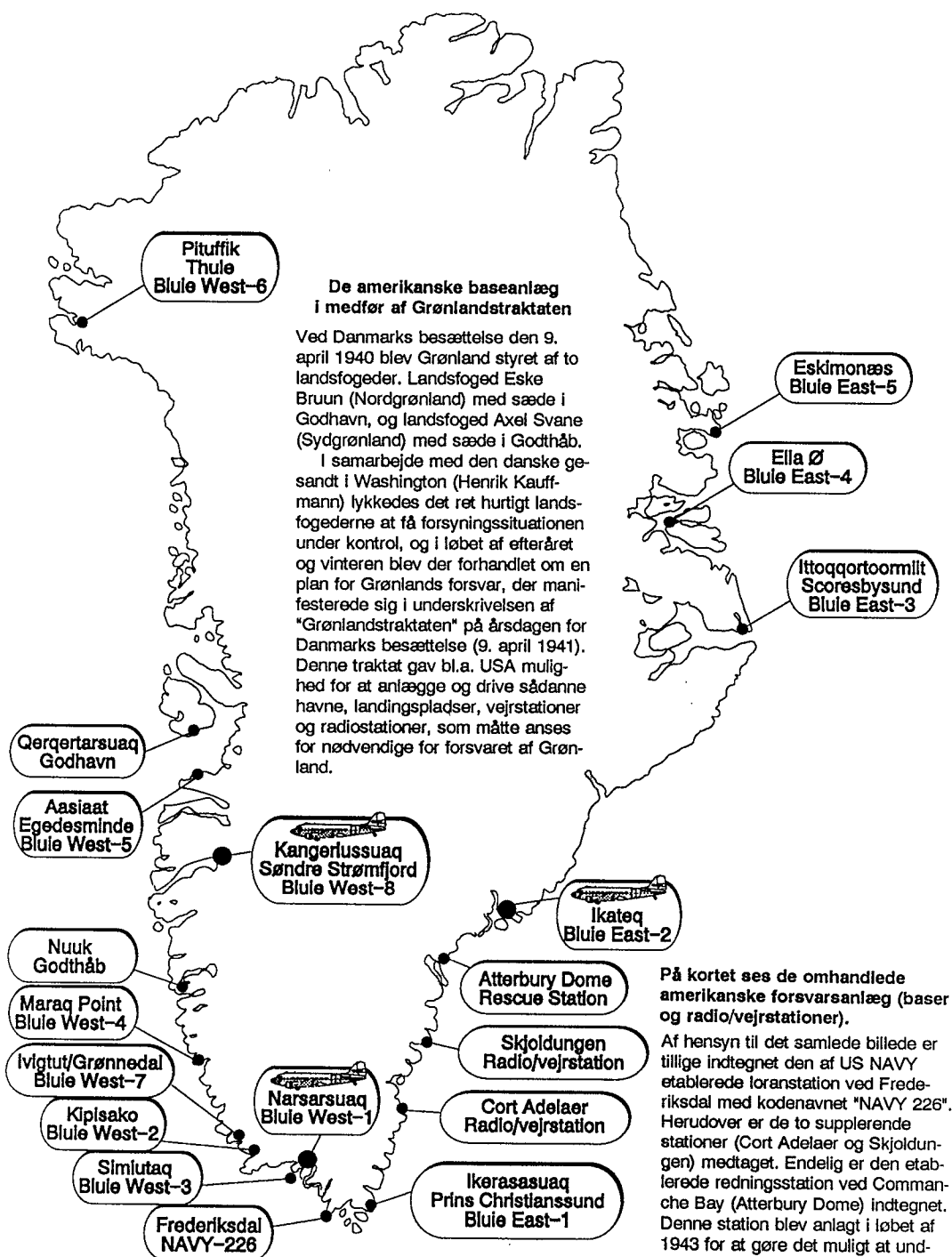
»Operation BOLERO«.

»Operation BOLERO« var kodeordet for færgeflynningen af de taktiske flyverstyrker til opbygningen af »USAAC – 8th Air Force« i England. Kortet viser det etablerede rutenet imellem »Presque Isle, Main« og »Prestwick, Scotland«. Den mest direkte rute gik via Gander, men denne ruteføring indebar 2.119 miles (3.400 km) flyvning over åbent vand. I 1942 var der reelt kun »B-24, LIBERATOR«, der kunne klare en sådan distance. Det var derfor nødvendigt at finde en anden løsning, og det var her ruteføringen via Grønland og Island kom ind i billedet. Som det vil fremgå af kortet, er ruten via Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) væsentlig længere end via Narsarsuaq, der ligger omtrent midtvejs imellem Goose Bay, Labrador og Reykjavik, Island. Det længste stræk bliver 776 miles (1250 km), medens der er lidt længere imellem Island og Scotland (Prestwick) ca. 1360 km. Til gengæld ligger Stornoway på Hebriderne noget nærmere og vil kunne anvendes som alternativ landingsplads på sidste del af ruten. (US Army Air Corps).

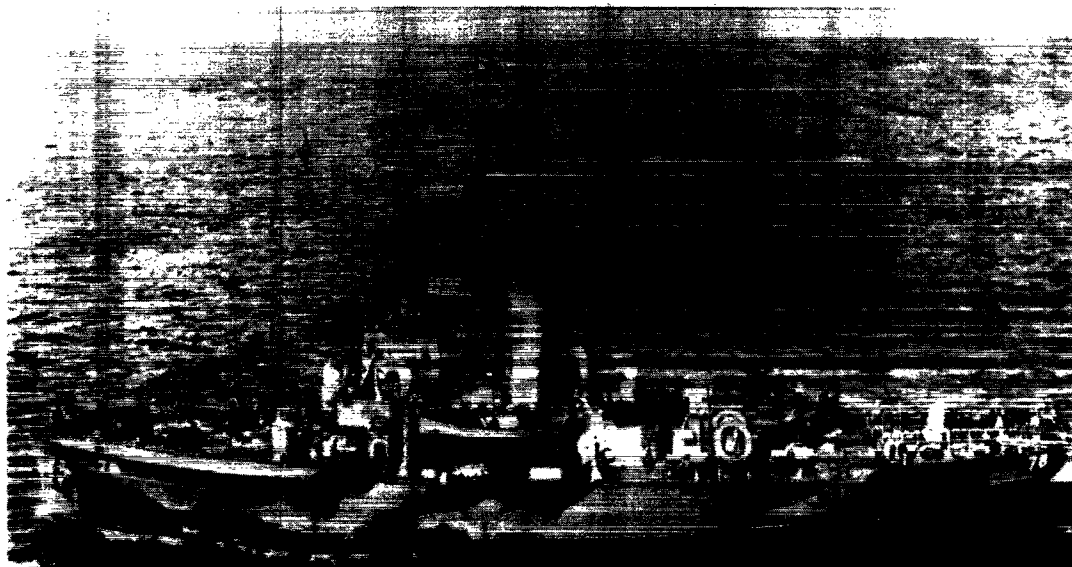
indlandsisen den 15. juli. Det skal bemærkes, at så godt som alle fly blev fløjet af deres faste besætninger, som senere skulle anvende flyene i Europa. Det var således relativt unge og uerfarne piloter, der førte flyene over Nordatlanten, og ikke rutinerede færgeflynningsspecialister, der havde prøvet ruten mange gange.⁶¹

På mirakuløs måde omkom kun otte personer ved de 16 erkendte havarier og nødlandinger på indlandsisen. Syv af de otte var ombord i en »Beech, AT-78B

NAVIGATOR«, der var tildelt »1st Rescue Squadron« på Narsarsuaq. Under en rutineflyvning fra Kangerlussuaq (»BW-8«) til »BW-1« den 28. november 1943 kolliderede flyet med terrænet i randzonen øst for Manitsoq (Sukkertoppen), hvorved alle ombordværende blev dræbt. Det ottende offer var piloten på en »C-47, SKYTRAIN«, der blev tvunget ned på indlandsisen den 7. oktober 1944. Hertil skal dog lægges 3 personer, der omkom den 30. november 1942, da en »Grumman, J2F, DUCK« fra »USCG



Kort over de amerikanske baseanlæg i medfør af »Grønlandstraktaten«, undertegnet i Washington den 9. april 1941. (Grafik: Thorbjørn Ancker).



»USCGC MOHAWK«.

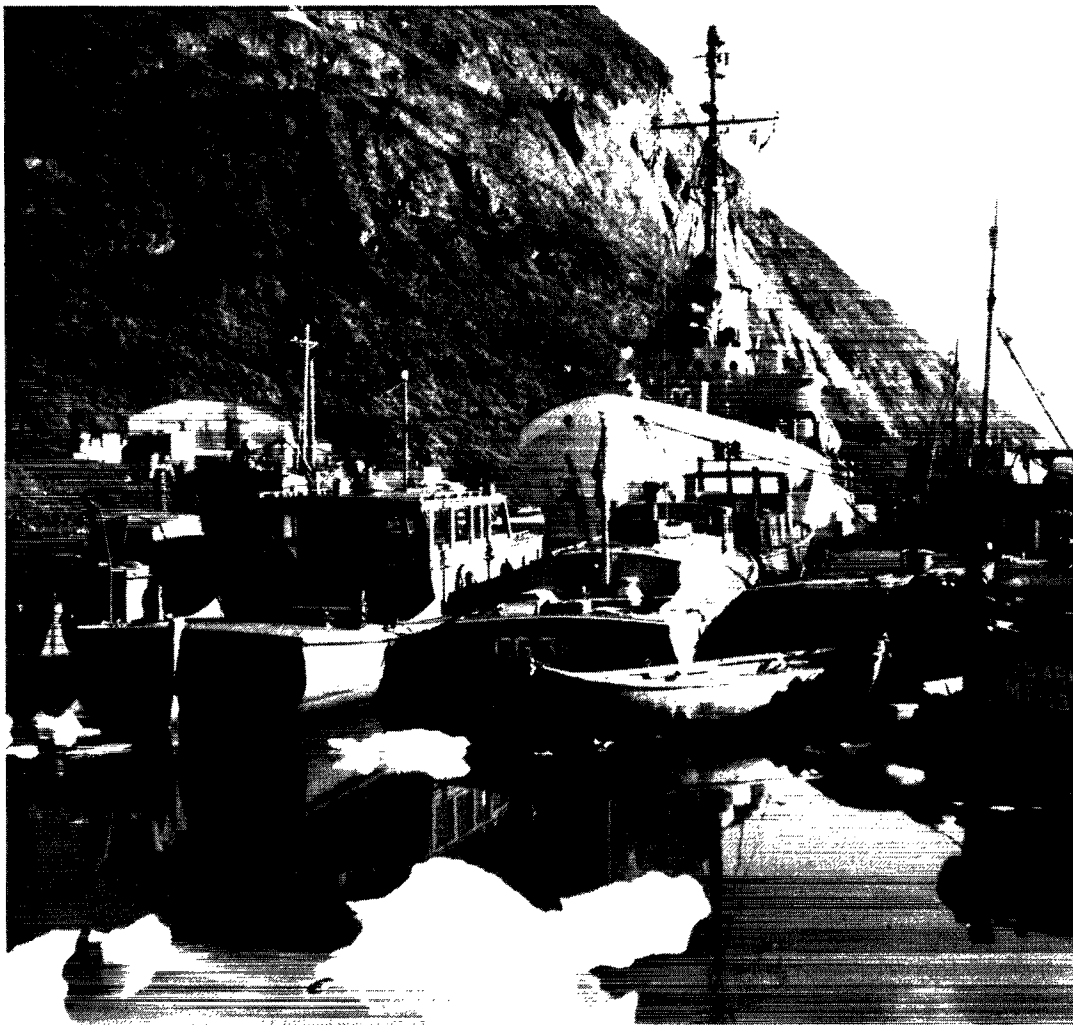
Denne »Coast Guard Cutter« var søsterskib til »USCGC COMANCHE« og var bygget på samme værft (Pusey & Jones Co., Wilmington, Delaware). Skibet havde en besætning på 60 mand og var beregnet til at bryde vinteris op til ca. 2 fods (60 cm) tykkelse. Deplacementet var på 1.005 tons og dimensionerne 165×36×13½ fod. Armeringen bestod af 2 stk. 3" (76 mm) kanoner og et antal 0,50" maskingeværer. Maskineriet (dampmaskiner) var dimensioneret til at give skibet en fart på 13,5 knob. – Søsætningen fandt sted den 1. oktober 1934, og den 19. januar 1935 indgik »MOHAWK« i U.S. Coast Guard. Skibet blev i perioden 1935–40 brugt som isbryder omkring Hudson-flodens munding, men blev i 1941 afgivet til CINCLANT (Commander in Chief Atlantic) og fik herefter station i Boston. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

NORTHLAND« havarerede ved »Køge Bugt« i forbindelse med en redningsopgave på denne del af Grønlands Østkyst. Endelig må besætningerne på de 9 fly, der forsvandt og aldrig er blevet lokaliserede (i alt ca. 45 personer) indregnes.⁶²

I vinteren 1942-43 blev aktiviteterne på ruten reduceret, men allerede fra de tidlige forårsmåneder steg »gennemtrækket« igen, og i løbet af 1943 og 1944 blev det rutine at se så mange som 50-100 fly om dagen passere de grønlandske mellemlandingspladser. Det foreligger dokumenteret i opgørelsen for Narsarsuaq, at rekorden for en enkelt dag blev sat den 4. juli 1943, hvor der lan-

dede i alt 130 fly af forskellige typer på »BW-1«. Alt i alt må det påregnes, at der er passeret mere end 10.000 fly i krigens tid, og at en stor del af disse fly kom tilbage igen den modsatte vej efter krigens afslutning i Europa.⁶³

Det var selvsagt enorme mængder af byggematerialer, og andet gods, der fra 1942 til 44 blev transporteret til Narsarsuaq. Basefaciliteterne skulle i dette tidsrum udbygges til den endelige bemanning på ca. 2000 mand, og dette stillede krav om opførelsen af flere pakhuse, varehuse, værksteder og lagerbygninger, samt om et minimum af velfærdsfaciliteter i form af »Post Exchange« (alt-i-en-butik), biograf, keglebane,

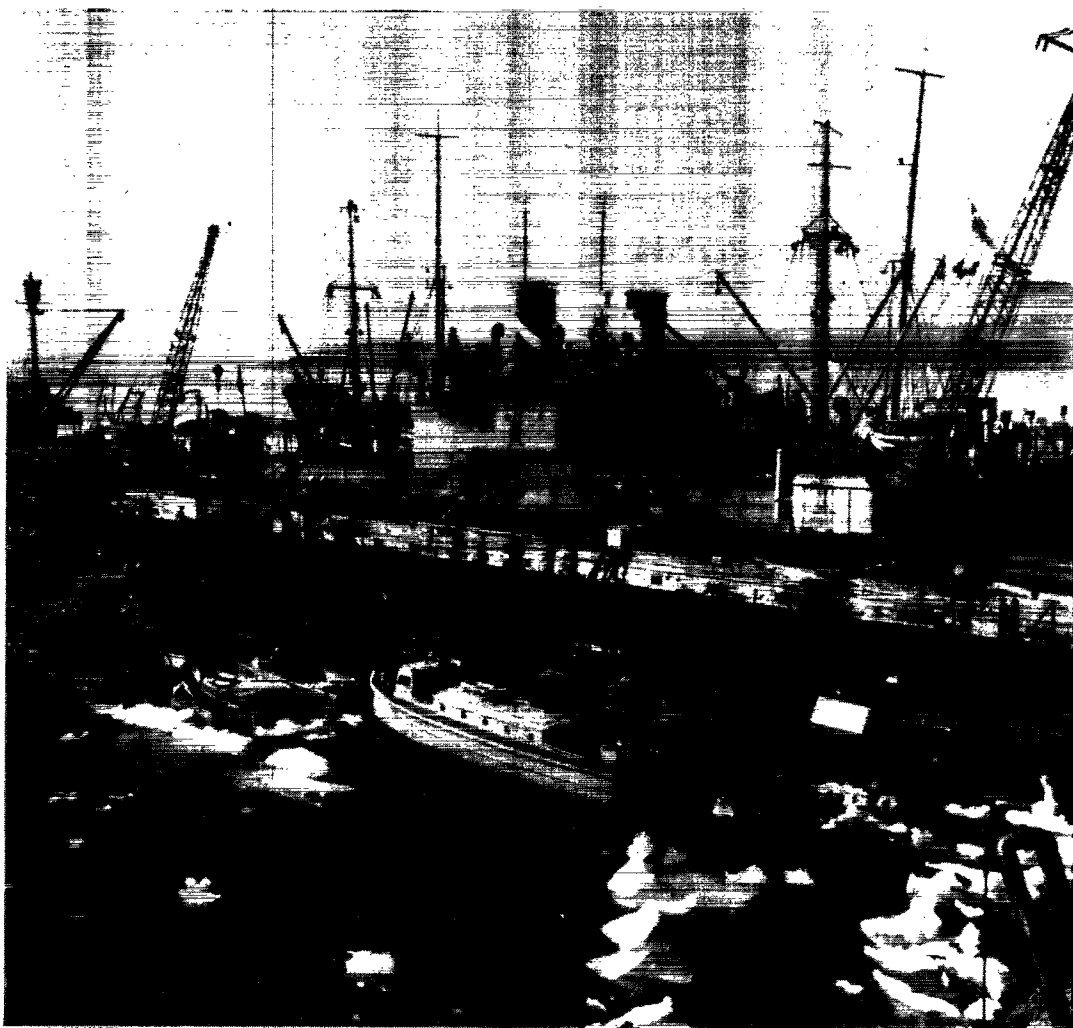


Opgavetyper på Nordatlanten 1941-45.

Hovedopgaven for »USCGC MOHAWK« blev under krigen at eskortere handelsskibe frem og tilbage fra U.S.A. til Grønland. – På billedet ses »MOHAWK« på indersiden af kajen i Narsarsuaq i 1945. »MOHAWK« reddede 25 nødstedte søfolk, da deres skib »S/S BARBERRY« blev sænket af tyske U-både den 22. november 1942. Senere deltog den i en redningsaktion, hvor det grundstødte skib »USAT FAIRFAX« 15. juli 1943 blev trukket klar af grunden og derefter bugseret til værft. Fra maj til august 1944 indgik »MOHAWK« som fast vejrskib mellem Grønland og Labrador-kysten. Den 20. december s.å. løb »MOHAWK« på et isbjerg, hvorved skibet pådrog sig moderate skader og måtte på værft. – Bemærk skonnerten bag »MOHAWK« samt de mange mindre fartøjer i havnebassinet. De fleste tilhører »U.S. ARMY«, og et er registreret ved »U.S. Coast Guard«, men *ingen* tilhører »U.S. Navy«. (Foto: Jette Bang, 1945).

gymnastiksal og forskellige klubber m. v. Selvom tallene for den transporterede godsmængde ikke i sig selv siger så

meget, bør det alligevel nævnes, at mere end 400.000 tons blev fragtet til Narsarsuaq i denne periode. I de første to år



Havne-aktiviteter i 1945 omkring kajanlægget på Narsarsuaq.

På billedet ses et af de mange amerikanske fragtskibe på ydersiden af kajen, og udvendig på dette ligger KGH-skibet »M/S Disko« fortøjet med stævnen ud mod fjorden. Længere ude ved molehovedet (helt til venstre i billedet) ses et mindre fragtskib, og på selve kajen er to mobile kraner i arbejde. En svær lastbil er i færd med at modtage gods i sling direkte fra skibet. – På indersiden af kajen ses to store landgangspramme i forlængelse af hinanden, og i venstre kant af billedet anes stævnen af »USCGC Mohawk«. Fortøjet omkring de to landgangsfartøjer ligger syv større og mindre fartøjer samt et par slæbejoller. (Foto: Jette Bang, 1945).

måtte alt landsættes ved hjælp af pramme, hvilket stillede vidtgående krav til det sejlene materiel. Det fremgår eksempelvis af en opgørelse fra maj måned

1942, at »flåden« på daværende tidspunkt bestod af følgende enheder:⁶⁴

- et lille passager- og fragtskib kaldet »IRIS«,

- to små fragtbåde på mere end 100 fods længde,
- en slæbebåd med navnet »BRIDGEPORT«,
- ti stk. 42 fods »crash-boats«,
- fire stk. oliepramme,
- syv store pramme til gods,
- tyve forskelligartede bådtyper, incl. motorbåde og mindre fartøjer.

I løbet af 1942 blev der bl.a. indgået kontrakt om bygningen af en regulær havnekaj. Materialerne hertil blev udskibet fra New York den 25. september 1942, og i løbet af vinteren og foråret lykkedes det de civile »contractors« at etablere en kaj, der var 410 fod lang og 35 fod bred. Havnebassinet opgives til 21 fod vand på ydersiden af kajen og 15 fod på indersiden ved laveste vande. Den gennemsnitlige lossekapacitet angives til ca. 500 ton om dagen inklusive transport med rullende kraner til et opmarchområde, der blev opført i tilknytning til havneanlægget. Det fremgår at »Greenland Base Command« på et tidspunkt søgte om tilladelse til at etablere en mini-jernbane imellem havnen og varehusene på basen, for at lette transporten af de mange varegrupper. Da dette forslag ikke vandt tilslutning hos de bevilligende myndigheder i Washington, måtte den videre transport baseres på store specielkøretøjer og trucks.⁶⁵

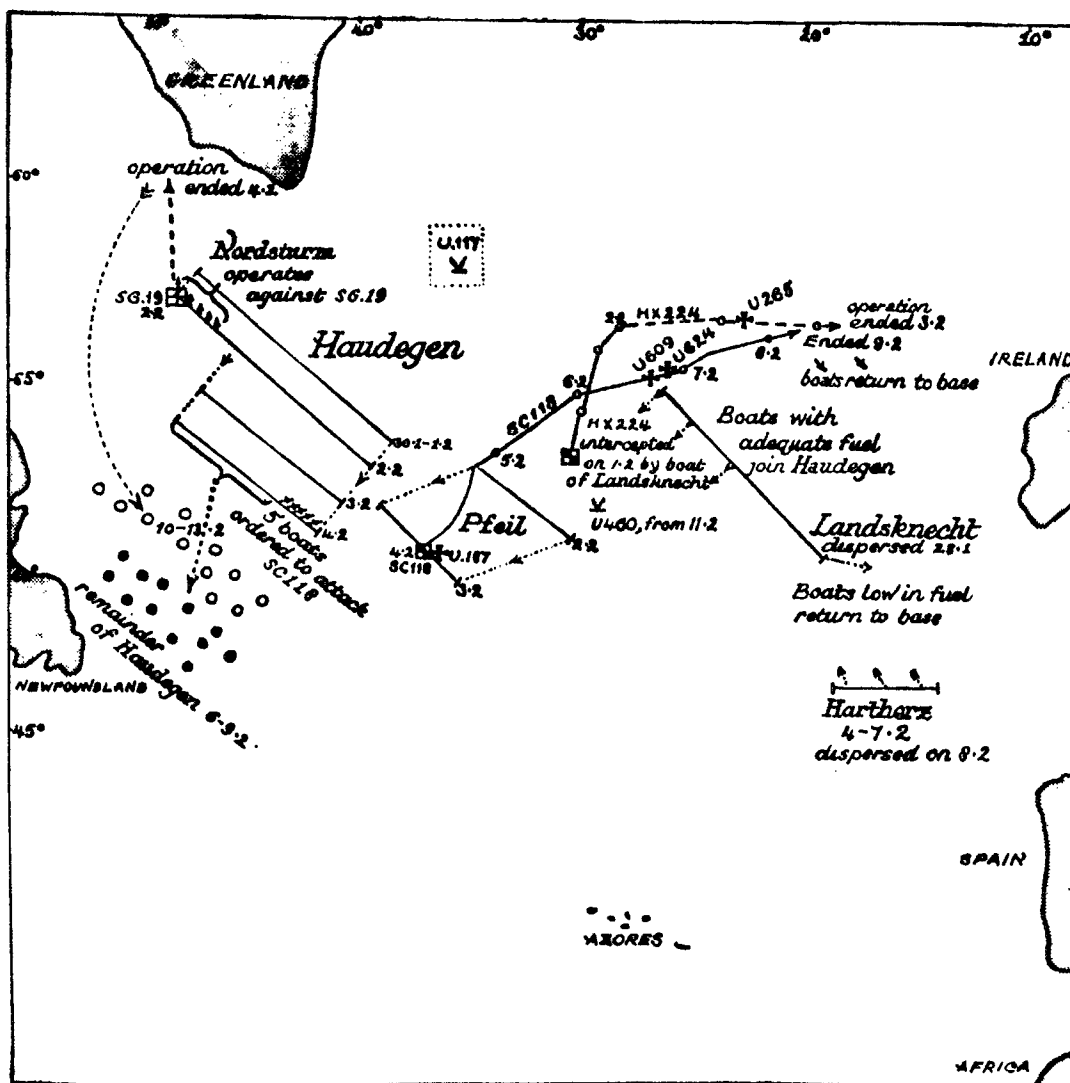
Dorchester-katastrofen

I begyndelsen af februar 1943 var en konvoj (SG.19) bestående af tre fragtskibe under eskorte af »USCG TAMPA«, »USCG ESCANABA« og »USCG CO-

MANCHE« på vej fra St. Johns i New Foundland til Narsarsuaq. Da konvojen befandt sig i farvandet syd for Kap Thorvaldsen, blev den angrebet af en gruppe bestående af fem tyske undervandsbåde (Nordsturm-gruppe), og den 3. februar kl. 0355 om morgenen blev transportskibet »S/S DORCHESTER« ramt af en torpedo affyret fra U-223 (Kaptajnløjtnant Wächter).

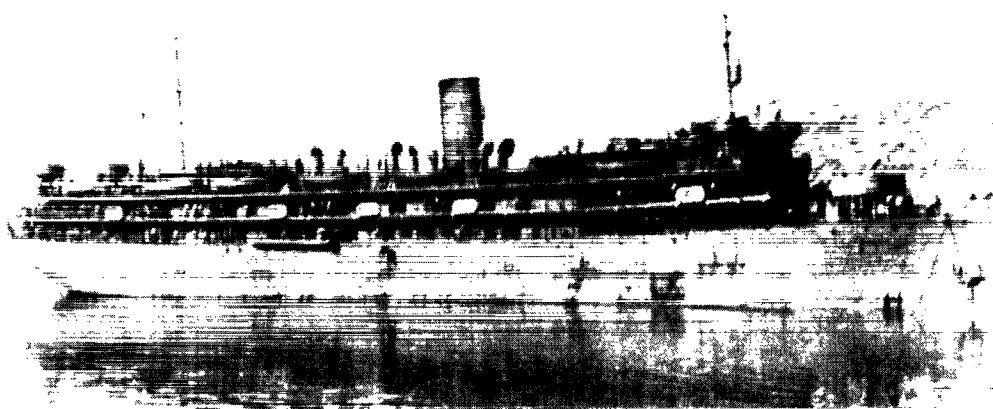
»DORCHESTER« var på 5.649 brt., og havde i følge »Dictionary of Disasters at Sea« en besætning på 130 mand og herudover en særlig kanonbesætning på 23 mand samt 751 passagerer, hvoraf hovedparten var amerikanske soldater (i alt 904 ombordværende). Endvidere medbragte skibet en last på 1.000 tons gods bestemt for Narsarsuaq. Det fremgår af kilderne, at »DORCHESTER« blev ramt i styrbords side, og at eksplosionen ødelagde de elektriske installationer ombord, således at der hverken kunne sendes radiosignal eller lys-signaler til eskorten. Der gik derfor nogen tid, før de tre USCG eskortefartøjer blev opmærksomme på, at »DORCHESTER« var i vanskeligheder, og USCG-kilder anfører, at der i mørket opstod panik ved udsætningen af redningsbåde og flåder, således at en stor del af disse kapsejlede inden de kunne bemandedes.⁶⁶

Ved forliset omkom bl. a. 13 oprejssede danske arbejdere og funktionærer på vej til kryolitminen i Ivigtut, medens 3 blev reddet. Af den officielle rapport aflagt i Ivigtut den 5. marts 1943 fremgår bl. a., at alle 16 havde ordre til at entre redningsbåd nr. 10 i tilfælde af en nødsituation, der indebar at skibet skulle forlades. Da båden blev firet af, var



Dispositionsplan for »6. Unterseeboot Flotille«.

Kort over deployeringen af de tyske undervandsbåde i det Nordatlantiske område primo februar 1943. – Som det vil fremgå af de påførte bemærkninger blev »Haudegen-gruppe« formet af de U-både fra andre grupper (Falk og Landsknecht), der havde tilstrækkeligt brændstof ombord til at klare en patrulje op omkring Julianehåbsbugten og sydvestover mod New Foundland. »Haudegen-gruppe« bestod af i alt 21 undervandsbåde, og den 2. februar observerede den nordligste af U-bådene en konvoy (SG.19) bestående af tre handelsskibe og tre eskorterende fartøjer. Den øverstkommanderende for U-bådsstyrken detacherede omgående de nordligste fem både (U-186, U-223, U-268, U-358 og U-707) og lod dem forfølge konvojen som en selvstændig enhed under betegnelsen »Nordsturm Gruppe«. De fem undervandsbåde satte kurs mod »Kap Thorvaldsen« i et forsøg på at afskære »Konvoy SG.19«, og den 3. februar tidligt om morgenen lykkedes det U-223 (Kapitänlieutenant zur See, Wächter) at komme i angrebsposition, og kl. 0355 affyrede han sine torpedoer imod »S/S DORCHESTER« (5.649 BRT). (Cronology of the War at Sea).



»U.S.A.T. DORCHESTER«.

»DORCHESTER« afgik fra New York den 22. januar 1943 og ankom til St. Johns, New Foundland den 26. januar. Skibet havde på daværende tidspunkt gennemført flere rejser til Grønland som fragtskib, se bl. a. note 52, men var i den mellemliggende tid blevet ombygget til troppetransportskib med plads til ca. 750 passagerer. Denne kapacitetsforøgelse var bl. a. opnået ved hjælp af to indskudte dæk, se billedet. – Den 27. januar indgik »DORCHESTER« i »Konvoy SG.19«, der iøvrigt kom til at bestå af to mindre fragtskibe og en eskorte på tre Coast Guard Cutters: »TAMPA«, »ESCABANA« og »COMANCHE«. Efter fem dage i søen blev konvøyen tidligt om morgenen den 3. februar angrebet af tyske undervandsbåde, og kl. 0355 blev »DORCHESTER« ramt af en torpedo, der med det samme satte skibets strømforsyning og radiostation ud af drift. Eskorten kunne derfor ikke adviseres om torpederingen, og medens mandskabet i mørke og kulde forsøgte at sætte både og flåder i vandet opstod der panik, således at kun enkelte både nåede at komme velbeholdent i vandet. Ved forliset omkom 605 personer, medens 226 blev reddet og 75 blev meldt savnede. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

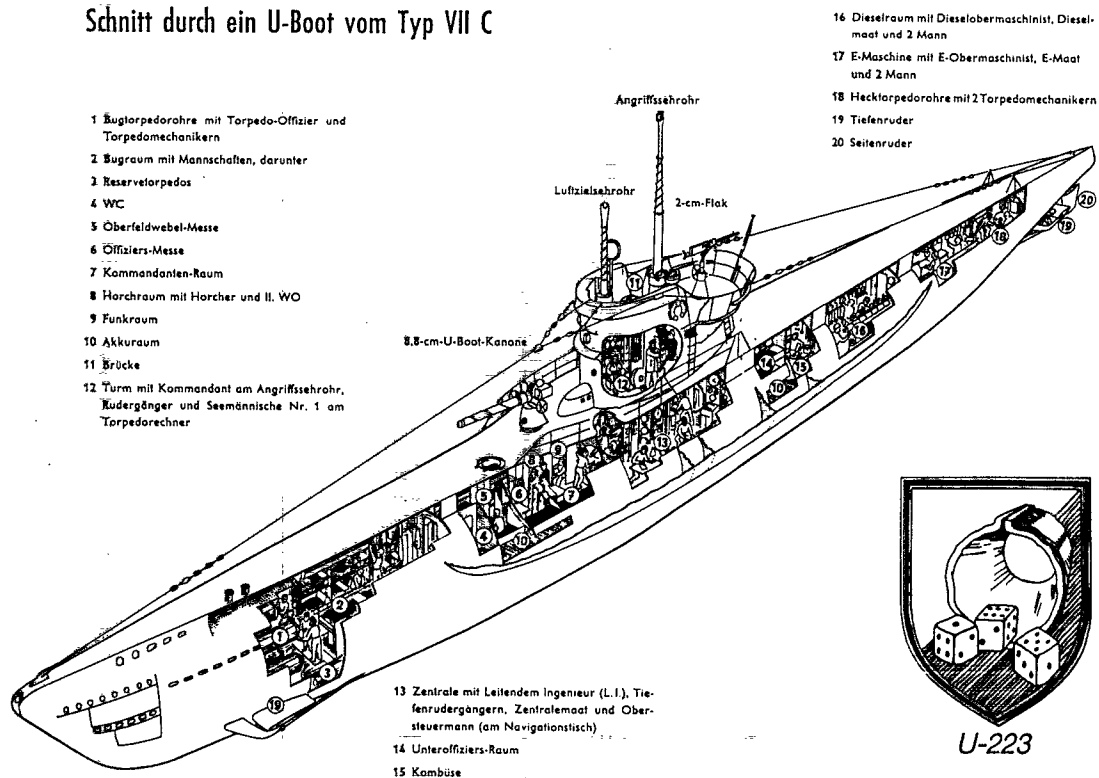
alle til stede undtagen en (Knud Bojesen), der hjalp til med udsætningen af en anden båd. Alt gik planmæssigt, indtil båden var nede ved vandoverfladen og et antal nødstedte, der allerede lå i vandet, greb fat i rælingen på båden. Der ved opstod der panik, som resulterede i at båden vendte rundt og alle faldt i vandet.⁶⁷

De tre overlevendes personlige fremstilling af situationen, som de så og oplevede den på stedet, er medtaget i rapporten og lyder således:

Knud Knudsen:

»Jeg befandt mig i Baad Nr. 10, hvor ogsaa bl. a. Andreassen, Engquist og Læge Hansen befandt sig. Da Baaden vendte rundt, saa jeg Engquist falde i Vandet, og jeg saa ikke mere til ham. Jeg selv svømmede væk fra Baaden. Efter at have svømmet i ca. 10 Minutter befandt jeg mig ved Andreassen og Læge Hansen, hvem jeg svømmede sammen med i ca. 45 Minutter. Først opgav Andreassen, og ca. 5 Min. senere opgav Læge Hansen. Derefter

Schnitt durch ein U-Boot vom Typ VII C



U-223 6. 6. 1942/48. U-Fl. ab; 6. U-Fl. (5. 1943 gerammt und bis 9. 1943 Reparatur); 29. U-Fl. Am 30. 3. 1944 im westlichen Mittelmeer nördlich Palermo durch britische Zerstörer *Laforey*, *Tumult*, *Hambledon* und *Blencathra* ↓

† 24 KL WÄCHTER – T. 1944; OL GERLACH

* W. REISENER: Das Bootswappen entstand während der Baubelehrung in Kiel auf einem Messeabend beim fröhlichen Knobeln. Ein gelungener Wurf mit der Bootsnr. in der Ansicht gab den Anstoß. Farben: Untergrund – weiß/grün, Becher – braun.

Stregtegning af »U-223«.

»U-223« var klassificeret som tysk undervandsbåd »Type VII C«. – Den havde en basisbesætning på 38 mand, der fordelte sig med 4 officerer, 5 Oberfeldwebel/Feldwebel, 9 underofficerer og et mandskab på 20. Hertil kom en del specialister til betjening af elektronik, kanon og antiluftskyts m. m., i alt 57. – Båden havde følgende dimensioner: Længde: 67,00 m. – Bredde: 6,18 m. – Totalhøjde: 9,55 m. – »U-223« var forsynet med dieselmaskineri og to batterier på hver 62 celler (AFA 33 MAL), der tilsammen vejede 61,9 tons. Hele undervandsbåden vejede fuldt lastet 758,86 tons, og dens displacement opgives i kilderne til 1070 kubikmeter. (Fjernkendingsskolen, Holmen).

fik jeg Øje paa en Gummibaad, hvori befandt sig tre Soldater, som hjalp mig op. Efter ca. 3 Timers Forløb, blev jeg reddet af USCGC »COMANCHE«.

Tony Bisgaard:

»Jeg kan ikke meddele noget om de øvrige i Baaden. Lige efter at være kommet i Baaden tørnede den rundt, og jeg faldt i Vandet og svømmede

rundt lidt, da jeg saa en Flaade falde fra Agterdækket af »DORCHESTER«. Jeg svømmede hen til den, kom op paa den, og befandt mig sammen med en Svensker, en Nordmand og en Amerikaner. Vi blev reddet Kl. 5 Morgen af »EXCONADO«.

Knud Bojesen:

»Jeg saa intet til Kammeraterne. Jeg firedes mig selv ned til Baaden, men fandt den med Bunden i Vejret, og opholdt mig der ca. 10 Minutter, hvorefter jeg fik fat i en Flaade og blev reddet derfra Kl. ca. 5 Morgen af USCGC »COMANCHE«.

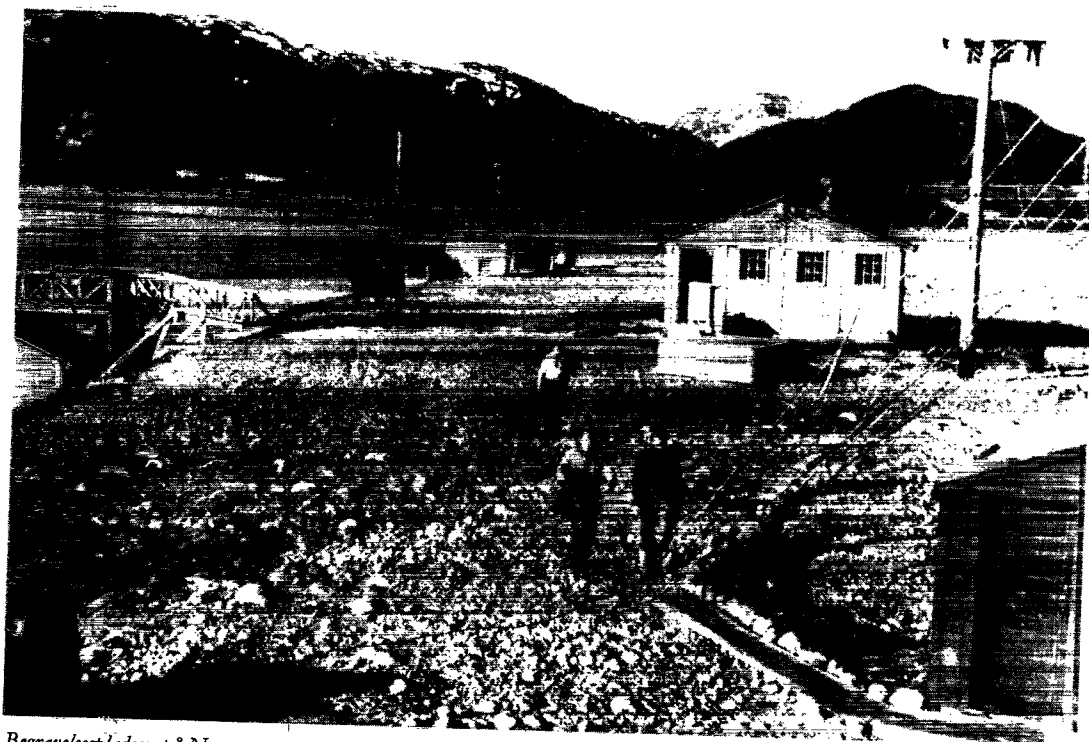
I »Dictionary of Disasters at Sea« anføres det, at der omkom 605 inklusive 404 soldater, hvilket vil sige, at 201 af de omkomne har været civile. Det fremgår tilsvarende af USCG-kilder, at det lykkedes de tre Coast Guard fartøjer at redde i alt 226, hvoraf en umiddelbart efter døde. Endelig er det i omtalen af ulykken i »Transportation and the Greenland Bases« nævnt, at 4 officerer og 131 sergenter og menige tilhørende US Army samt herudover 87 civile blev reddet. De anførte uafhængige opgørelser over antallet af reddede afviger kun ganske lidt fra hinanden, hvorfor det må være rimeligt at antage, at størrelsesordenen er korrekt. Antallet af reddede lagt sammen med det opgivne antal omkomne giver en forskel på ca. 75 (savnede) i forhold til udgangspunktet på 904 ombordværende, hvilket kunne tyde på, at denne angivelse i »Dictionary of Disasters at Sea« *ikke* kan være korrekt.

Fra Narsarsuaq blev der ved dag gry

sendt både redningsfly og offensive fly til positionen, for at deltage i eftersøgningen af de nødstedte, men på grund af de lave temperaturer (minus 20° i luft og havvandet nedkølet til omkring frysepunktet) kunne ingen overleve, med mindre det var lykkedes dem at komme op i en flåde. Dorchester-katastrofen satte sig dybe spor i bevidstheden hos mandskabet både på Narsarsuaq og i Ivigtut, og det forhold at et »B-25, MITCHELL« fly fra »BW-1« nogle dage senere hævdede at have sænket en ubåd fra den tyske hovedgruppe (»Haudegen«) var nok gunstig for moralen begge steder, men bragte ikke de omkomne tilbage.⁶⁸

Det foreligger ikke i skrivende stund oplyst, hvor mange af de omkomne, der blev bjærget i land, men det er realistisk at forestille sig at mere end et halvt hundrede døde er blevet bragt ind til Narsarsuaq sammen med de overlevende. En undersøgelse viser, at de døde indledningsvis blev begravet ved elven umiddelbart vest for det egentlige flyvepladsanlæg, hvorfra de efter krigen er blevet flyttet til U.S.A. I Ivigtut blev der efter krigen afsløret en mindeplade for de omkomne ved »DORCHESTER-katastrofen« med følgende inskription:⁶⁹

»... DENNE TAVLE ÆRER MINDET OM 13 GODE DANSKE MÆND DER PAA REJSE TIL IVIGTUT MISTEDE LIVET EN KOLD OG MØRK FEBRUARNAT I AARET 1943 DA S/S DORCHESTER RAMTES AF EN TYSK TORPEDO OG FORLISTE UNDER GRØNLANDS SYDKYST:



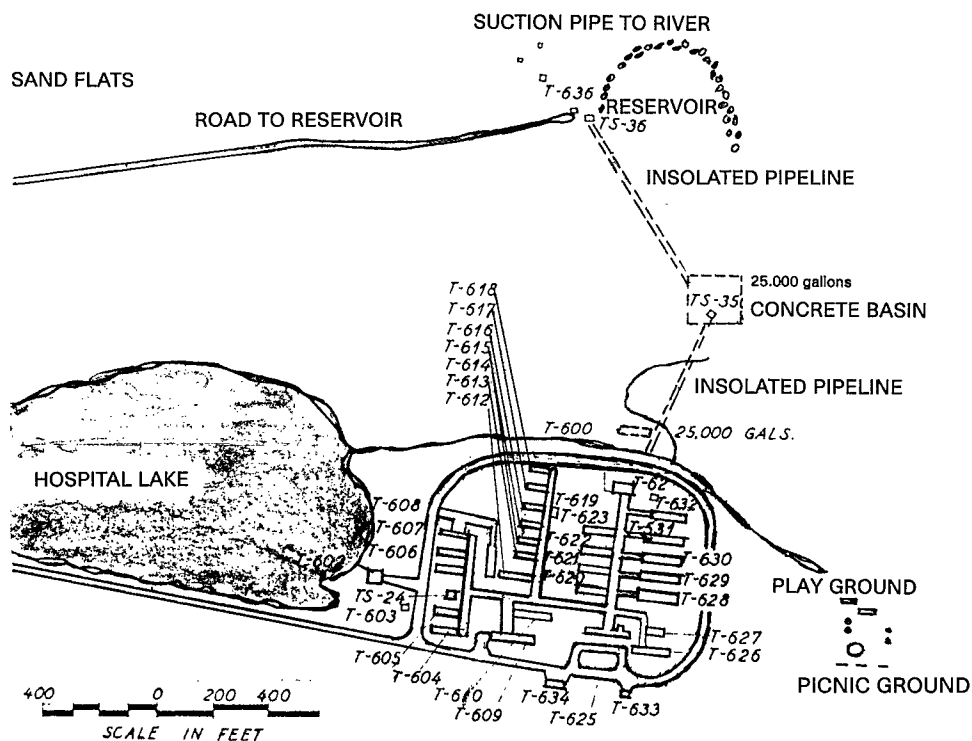
Begravelsespladsen på Narsarsuaq.

Kirkegården var beliggende ved elven vest for flyvepladsen i samme område som vejrstationen. På billedet ses fra venstre ballonhuset med det stillads, hvorfra radiosondeballonerne blev opsendt. Længere til højre ses i baggrunden en bygning, der bl. a. indeholdt stationens brintgenerator. Herefter følger selve radio-sondebygningen (vejrstationen) med en »engelsk hytte« (termometer-hus) foran. Til højre for hovedhuset lige bag el-masten ses et afsnit af kirkegården, som den tog sig ud umiddelbart efter krigen (1946). Det har vist sig vanskeligt at få fastslået, hvor mange begravelser der fandt sted i dette område, men det må antages, at op imod 100 grave har været anlagt her. De døde har i stort tal været omkomne fra »DORCHESTER-katastrofen« samt herudover et antal besætningsmedlemmer fra havarerede fly. Alle gravene blev repatrierede i løbet af 1947/48, hvorefter kirkegården blev nedlagt. De tre personer på billedet er telegrafister fra »Hold-1946«. Forrest tv. Kaj Olesen (flymekaniker og telegrafist fra Marinen), ved siden af Sven Lund Jensen (telegrafist, senere telegrafbestyrer i Julianehåb) og bagved Arne Nedergaard (telegrafist fra Marinen). Helt i forgrunden til højre en lagerbygning for div. observationsmateriel m.m. (Danske Telegrafister »Hold 1946«).

Einer Reinholdt Petersen – Henrik Engquist – Holger Andreassen – Axel C. Andersen – Andry M. K. Sørensen – Aksel G. Frederiksen – Knud Bjørn Kleberg – Richard B. Larsen – Gunnar Jørgensen – Johannes Sofus Boye – Johs. Dahlerup Kock – Helge K. Thomsen – Olaf Andreas Hansen, Læge.»

Hospitalsfunktioner og bemanning 1943-44

Til afløsning for det mindre hospital på fem pavilloner beliggende syd for »Signalhøjen«, blev der efter »DORCHESTER-katastrofen« opført et »General Hospital« (Centralsygehus) i dalen nordøst for flyvepladsen. Denne position var yderst velvalgt, idet terrænet på dette sted danner en »gryde« på ca.



Kort over hospitalsområdet.

I efteråret 1942 blev der givet tiladelse til at bygge et 250 senges hospital på »B.W.-1« (Narsarsuaq), men det var først efter »DORCHESTER-katastrofen« i februar 1943, at opførelsen af det nye hospital blev givet prioritet. Den færdige bebyggelse blev taget i brug i december 1943 og fungerede herefter som centralsygehus for personel af alle værn (ARMY/NAVY/COAST Guard) den resterende del af krigen. Den samlede militære mandskabsstyrke i Grønland angives på dette tidspunkt til 5.300 af alle værn og alle grader.

Bemærk bl. a. det indtegnede reservoir på »Sand Flats« og det tilhørende pumpehus mærket (T-636). Dette reservoir var dannet ved hjælp af sammendozede grusvolde på ca. 5 meters højde og var af størrelsesordenen en hektar (10.000 kvadratmeter). Vandet blev taget fra elven, og de opslemmede lerpartikler m.v. fik her en første lejlighed til at bundfælde sig. Vandet blev herfra pumpet videre igennem to sandfiltre (TS-36) op over fjeldryggen til et bassin med en kapacitet på 25.000 gallons støbt i beton (TS-35). Herfra blev vandet ved faldtryk ledt ned ad skråningen i isolerede og opvarmede rørledninger til et nyt pumpehus (T-62), hvorfra distributionen til hospitalsområdet fandt sted. Hospitalet rådede endvidere over sin egen varmecentral (T-600), der leverede varme til hele hospitalskomplekset. Strømforsyning blev tilvejebragt ved hjælp af et El-værk etableret i bygning »T-602«, og brandstationen lå lidt længere fremme på højre side af vejen i bygning »T-634«. Basens skole var etableret i bygning »T-632«, og lige overfor lå legepladsen på det flade terræn, hvor »Hospitalsdalen« begynder. Pavillonerne »T-612« til »T-618« (i alt 7) var ikke aktiveret i det daglige, men henstod som beredskabskapacitet i forbindelse med luftevakuering af patienter eller i tilfælde af omfattende katastrofesituationer (skibsforslis el. lign.). Bygning »T-609« var hospitalets varemodtagelse og »T-610« håndlager for forsyningsgenstande, medens pavillonerne »T-604« til »T-608« tilsvarende indeholdt hospitalets lagerbeholdning af forsyningsgenstande, herunder: beklædning, tæpper, lagner og bårer m. m. Hospitalets stab (læger, sygeplejersker, sygepassere og administrativt personale) var underbragt i bygningerne »T-609« og »T-610«, medens bygning »T-625« udgjorde hospitalets centrale »Dininghall« (spisemesse). Hertil knyttede sig også bygningerne »T-627« (frysehus) og »T-626« (lager).

Den aktiverede del af hospitalet var beliggende i pavillonerne »T-620« til »T-623« og »T-628« til »T-631« (i alt otte), der bl. a. indeholdt skadestue, tandklinik og operationsstuer samt et sengeafsnit på 60 senge. (M.f.G., Anlægs- og driftssektionen).



Luftbillede af Hospitalet.

Dette oversigtsbillede viser hospitalets terrænmæssige placering i en dal imellem to fjeldrygge. Hospitalet er bygget på en naturlig grusmoræne, der ikke har krævet ret meget nivelleringsarbejde. Hvis man følger den asfalterede vej fra basen imod hospitalet, kommer man først til et veritabelt klippepas, som ikke kan ses på billedet, men derefter følger »Hospitalssøen« på venstre side. På den nordøstlige søbred er El-værket anbragt (T-602), og hvis man følger cirkelvejen (mod uret), kommer man midt for bebyggelsen til »Brandstationen« (T-634). Lidt længere fremme ligger garageanlæg for ambulancer (T-633). Vejen drejer nu 90 grader mod nordvest, og på venstre side følger (T-625, T-626 og T-627), der udgør køkken og messeområde med dertil hørende frysehus og proviantlager. Herefter følger den centrale del af hospitalet, der udgøres af otte pavilloner (T-620 til T-623 og T-628 til T-631). På det flade terræn på højre side ind imod »Hospitalsdalen« ligger skolens legeplads og et område beregnet på »Picknicks« for »Airmans Club«. Selve skolen var etableret i T-632. Herefter drejer vejen igen 90 grader mod sydvest, og man passerer på højre side vandledningen, der kommer ned fra det støbte bassin på fjeldryggen. På venstre side ligger hospitalets varmecentral (T-600). Længere fremme kommer beredskabsdelen af hospitalet, der udgøres af pavillonerne »T-612« til »T-618« (i alt 7). Vejen drejer igen 90 grader til venstre, hvorefter man passerer en række pavilloner (T-608 til T-604), der alle har tjent som lagerbygninger til alle former for beredskabsmateriel, inklusive tæpper, lagner og bårer etc. Efter at have passeret El-værket, der ligger på højre hånd i bygningen »T-602«, drejer vejen 90 grader mod sydøst – i retning mod basen. (Foto: Paul E. Ancker).

10.000 kvadratmeter, der stort set er omsluttet af fjeld på alle sider. Det officielle navn for hospitalet var: »188 Station Hospital«, og det fremgår af materialet, at det åbnede i december 1943. Det fremhæves i kilderne, at beliggenheden

netop var valgt under hensyntagen til optimal terrænmæssig beskyttelse, og det angives at anlægsomkostningerne androg 1.769.022 dollars.

Det var hensigten, at dette »Base Hospital« skulle fungere som »Centralsygehus«

for de mindre hospitaler på »Bluie West 8«, (Kangerlussuaq), »Bluie East 2« (Ikateq) og Bluie West 7« (Ivigut) samt for sejlede enheder i området, hvad enten det drejede sig om »Navy-, Coast Guard- eller handelsskibe. Hospitalet skulle tillige tjene som nødhospital ved større skibskatastrofer og som en »Aeromedical Evacuation Facility«, (mellem-landingsplads for patienter, der blev evakueret ad luftvejen). Hele byggeriet kom til at bestå af 32 pavilloner, der var indbyrdes forbundne med overdækkede og opvarmede gange. Hospitalets arealmæssige udbredelse angives til 22,5 acres (ca. 10 ha), og det fremhæves i forlæggelsen, at hospitalet havde egen vandforsyning, egen opvarmning og eget kraftværk.⁷⁰

For fuldstændighedens skyld bør det nævnes, at der efter invasionen i Normandiet (6. juni 1944), og frem til krigens afslutning i Europa, blev indsat et betydeligt antal ambulancefly, der transportererede sårede og tilskadekomne fra krigsskuepladsen vestover via Island og Grønland til U.S.A. og Canada. Der blev i denne forbindelse oprettet et »Aeromedical Evacuation Center« i England, der trådte i funktion samtidig med at den allierede landgang i Frankrig fandt sted. Dette center havde en gennemgangskapacitet på 200 sårede i døgnet, hvilket betød at 200 sårede eller tilskadekomne skulle videresendes med ambulancefly hver dag. Som et led i forberedelsen af den benyttede »Aeromedical Evacuation Route« måtte der i løbet af 1943/44 etableres hospitalsfaciliteter på Island, i Narsarsuaq og på Goose-Bay, der hver især kunne leve op til det

fastsatte krav om at modtage, behandle og videresende op til 200 patienter i døgnet.

På Narsarsuaq var proceduren den, at personel fra »Base Hospital« stod klar på flyvepladsen med militære ambulancer, der hver kunne tage fire bårpatienter. Når ambulanceflyene var landet blev de sårede båret i land og kørt ud på hospitalet, hvor de blev bespist og behandlet i overensstemmelse med deres individuelle behov. Nogle fik skiftet forbindinger og andre fik måske transfusion af den ene eller anden art. Når ambulanceflyet var rengjort og tanket, blev der meldt klar til afgang, hvorefter patienterne igen blev transporteret ned på flyvepladsen. Bårene blev herefter bragt ombord og ophængt i stropper, hvorefter transporten fortsatte til næste stop, som i de fleste tilfælde var Goose-Bay. Undertiden kunne det ske, at vejret blev dårligt, eller at flyet fik tekniske vanskeligheder under opholdet på jorden, og i så fald skulle »Base Hospital« være i stand til at underbringe de sårede indtil de kunne komme videre. En vis ekstra kapacitet var derfor påkrævet alle steder på ruten, og på Narsarsuaq var der afsat 10 pavilloner til at underbringe 200 patienter igennem et kortere tidsrum, medens »Centralsygehuset«'s daglige behov var på ca. 50 sengepladser.⁷¹

Det fremgår af det skriftlige materiale, at faciliteterne på Narsarsuaq aldrig blev udnyttet optimalt, og at der i løbet af tredje kvartal af 1944 i alt blev behandlet 471 patienter, der blev transporteret ad den forberedte evakueringsrute via »Bluie West 1«. 34 af disse patienter måtte indlægges temporært, for at kom-

me til kræfter, inden det var forsvarligt at lade dem fortsætte transporten til U.S.A. Når der kun er registreret så relativt få ambulanceflyvninger efter invasionen i Normandiet, må dette tilskrives, at de benyttede transportfly af typen »C-54, SKYMASTER« og »C-46, COMMANDO« i de fleste tilfælde var i stand til at transportere de sårede direkte fra Island til Goose-Bay i Labrador. Narsarsuaq spillede dog fortsat en vigtig rolle som alternativ og »Master Diversion Airfield«, når evakueringsflyene løb ind i dårligt vejr eller hvis der opstod tekniske problemer undervejs.⁷²

Bemandingen af »Blue West 1« i krigsårene har ofte været emne for diskussion, og de opgivne tal har tit været stærkt overdrevne. Vi skal derfor i det følgende forsøge at finde frem til nogle mere realistiske talangivelser for de enkelte funktioner, efter at pladsen var fuldt udbygget. Det oplyses bl.a. i kilderne, at der i 1943 blev udsendt i alt 1.600 civile arbejdere under de løbende kontrakter, og at de militære styrker på dette tidspunkt talte ca. 5.500 mand. En del af dette personel var tilknyttet »Corps of Engineers«, og forlod området igen, da deres opgaver var tilendebragt. De oprindelige styrkemål på 181 officerer, 20 sygeplejersker og 1.849 sergenter og menige er tilsyneladende blevet fraveget en del efterhånden, som aktiviteterne berettigede hertil.⁷³

Kildematerialets talangivelser for bemanding varierer en del, og undertiden kan det endog være vanskeligt at fastslå om en talangivelse gælder *Narsarsuaq* alene eller hele *Grønland*. Bl. a. anføres det

i »Monograf No 11« udarbejdet af »Office of the Chief of Transportation (U.S. ARMY)«, at der pr. 24. april 1944 var udstationeret 4.700 mand på *Narsarsuaq*. Det må antages, at både civilt og militært personel er inkluderet i dette tal, herunder personel fra begge værn (Army/Navy) samt fra USCG. Der findes en tilsvarende opgørelse udarbejdet af U.S. Navy for *hele Grønland* pr. 31. oktober 1943, der dels angiver en opdeling i værns-mæssigt tilhørsforhold, og dels specificerer jord- og lufttjeneste. Her anføres bl. a. følgende oversigt:⁷⁴

Forsvars- gren:	Jord- tjeneste:	Luft- tjeneste:	Total:
U.S. ARMY	3.842	610	4.452
U.S. NAVY	390	452	842
U.S. C.G.	314		314
I alt (hele Grønland)			5.608

Ved at sammenholde det rådige kildemateriale kan det dog udledes, at de regulære militære styrker der indgik i »*Greenland Base Command*«, »*Air Transport Command*« og »*HQ Greenland Patrol (SOPA)*« på *Narsarsuaq*, næppe på noget tidspunkt har oversteget ca. 2.000 mand. Fordelingen af personellet fremgår af nedenstående oversigt over de vigtigste ansvars- og funktionsområder:⁷⁵

GREENLAND BASE COMMAND

- »Base HQ & Air Base Squadron«
- »Medium Bomber Squadron«,
(9 »B-25, MITCHELL«)
- »1st Arctic Search and Rescue Squadron«, (6 »B-17, FLYING FORTRESS«)

- »Hangar Facilities & Maintenance Company
- »Ordnance Supply & Maintenance Company«
- »56'th Transportation Corps
- »101'th Finance Section«
- »188'th Station Hospital«
- »23'th Signal Service Company
- »Quatermaster Company«
- »Ground Rescue Squadron«
- »2 Infantry Companies«
- »2 Anti Aircraft Batteries«

AIR TRANSPORT COMMAND

- »30'th Ferrying Squadron«
- »Line-Service and Operations Maintenance«
- »8'th Weather Squadron«
- »67'th Army Air Force Communications Group«
- »137'th Army Air Force Communications Squadron«

U.S. NAVY – HQ SOPA GREENLAND

- »Naval Facility Narsarsuaq«
- »Naval Radio and D/F«
- »Greenland: Fleet Air Group«
- »Patrol Bomber Sqd. Six«, (6 PBV-5A, CATALINA)
- »Navy-Hangar and Maintenance«
- »1 Battery Coast Artillery«

Fritidsaktiviteter på »Blue West 1«

Det vil være nærliggende at afrunde denne del af fremstillingen med at nævne nogle af de fritidsorienterede aktiviteter, der efterhånden vandt indpas på »Blue West 1«. Der bør her skelnes mellem individuelle fritidsbeskæftigelser, og de mere organiserede aktiviteter.

Narsarsuaq-området har dengang – ligesom i dag – budt på mange muligheder for at dyrke udendørs fritidsinteresser. Her tænkes eksempelvis på lystfiskeri i fjorden og i elven, rypejagt og anden jagt i det omliggende terræn og vintersport i form af skøjteløb og skiløb. Selvom det kan volde visse vanskeligheder at rekonstruere, i hvilket omfang det udstationerede personel i 1943/45 har været engageret i disse aktiviteter, fremgår det dog af forlægget, at der har været udsendt betydelige mængder af fiskestænger, skydevåben og vintersportsudstyr til det lokale »Recreation Centre« (velfærds kontor) på »Blue West 1«. Denne velfærds tjeneste var oprindelig etableret i tilslutning til gymnastiksalen, og her kunne det omhandlede sportsudstyr lånes mod kvittering.⁷⁶

Der var herudover de mere organiserede arrangementer, der bl.a. bød på »Softball« i sommerhalvåret og »Basketball« om vinteren. Begge var tilrettelagt som en turnering imellem de enkelte barakker (The 1385'th AAF BU Barracks League). Denne form for konkurrence gav stor tilfredsstillelse for den enkelte, og betød at man havde noget at *samles om* og *kæmpe for* på tilsvarende måde, som hjemme i »Staterne«. Om vinteren var det lidt af et problem, at gymnastiksalen samtidig tjente som biograf, hvor der blev vist film tre gange om dagen fem af ugens dage. Det gjorde det undertiden vanskeligt for nogle vagtskifter at komme til at deltage i basketball-turneringen, der måtte afvikles uden for biograf-tidene.

I forbindelse med omtalen af filmforevisningen bør det nævnes, at velfærds-

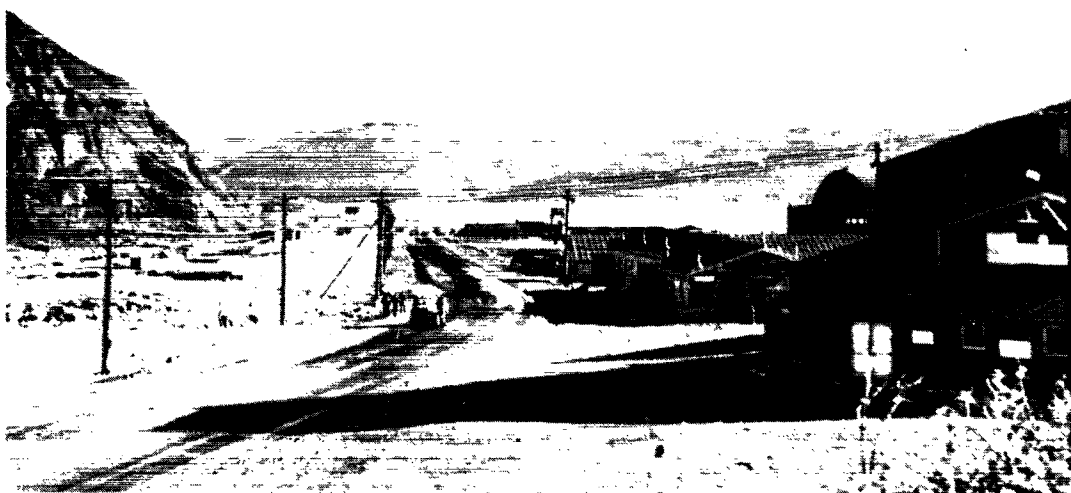


Basens »REC-CENTER«.

»Recreation Center« var beliggende i den sidste store træbygning på venstre hånd, før man nåede frem til fjorden (T-209). Herfra udgik basens »Shuttle Bus« hvert kvarter og kørte helt igennem til hospitalet, hvor den »cirklede« og kom tilbage igen. Hele rundturen var beregnet til en halv time, således at to busser kunne opretholde køreplanen »non stop«. På billedet ses amerikanske flyvere og »Air-men«, der venter på bussen, medens et af de danske besætningsmedlemmer fra »Luftgruppe Vest« er ved at gennemgå »REC-centerets« åbningstider og aktivitetskalender. I selve centeret kunne man drikke gratis kaffe og the med kage til, og man kunne læse de sidst indkomne aviser og blade m.m. Det var ligeledes muligt at høre musik fra et velassorteret diskotek eller selv at udøve musik i et særligt musikværelse på instrumenter, som var til rådighed for besøgende. I et andet lokale var der opstillet »Ping Pong-borde« og »Pool-borde« til fri afbenyttelse. Hvis man ønskede at dyrke udenørs aktiviteter, kunne man låne fiskegrej og/eller diverse sportsudstyr mod kvittering. Baseradioen: »The friendly voice of the far North – Narsarsuaq Base Radio – 1440 kc/s on your radio dial« havde lokaler i overetagen på »REC-CENTERET«, se billedet. Herfra sendtes musik, nyheder, interviews og sport m.m. 24 timer i døgnet. (Foto: P. L. O. Jensen, 1950).

tjenesten modtog en række af de nyeste film, samtidig med at disse havde premiere på »Broadway«. Dette gav en god fornemmelse af at være i kontakt med begivenhederne og den amerikanske hverdag. Postforbindelsen blev prioriteret højt, hvilket betød at breve kunne

sendes og modtages med få dages forsinkelse. Distributionen af U.S.A.'s førende aviser og tidsskrifter til »Recreation Center«'s læsesal samt til de enkelte klubber betød også meget for moralen. Mandskabet kunne derved personligt følge med i nyhederne om krigens gang,



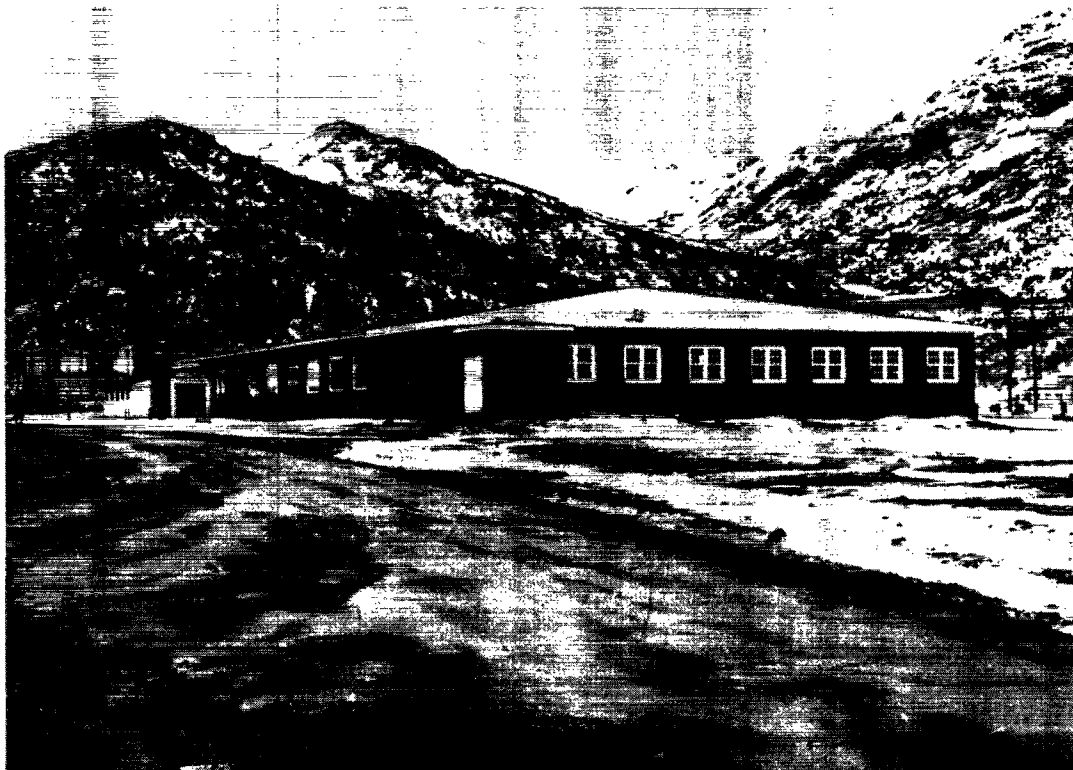
»Base Gymnasium & Theatre«.

Gymnastiksalen (T-404) var beliggende omtrent på bakketoppen, hvor terrænet kupler, d. v. s. på samme side af vejen som brandstationen, men 200 meter længere fremme. På billedet ses »BASE GYM. & THEATRE« i forgrunden til højre. I tilslutning til indgangspartiet ses diverse skiltning i forbindelse med aktuelle og kommende film. Hovedindgangen var anbragt i en forbygning ud mod vejen (ved de to lyse døre). Herfra kom man ind i en foyer med billetsalg og salg af popcorn etc, inden man kom ind i selve gymnastiksalen/biografsalen. Det er klart, at det var upraktisk at blande de to ting sammen, men problemet blev først løst ved bygningen af en separat biograf: »POLARTEATERET« (S-377), der blev taget i brug i 1954. – Umiddelbart til venstre for gymnastiksalen ses »Base Bowling Alley« (T-403). Her var etableret en »to-sporet« keglebane, som allerede tidlig indgik i velfærds-faciliteterne på basen. – Over keglebanen og i flugt med taget på gymnastiksalen ses den buede tag-konstruktion på hangaren, og midt i billedet ses flyvetårnet med fjorden som baggrund. (Danske Telegrafister »Hold 1946«).

og hvad der skete på »hjemmefronten«, uden at få stoffet udvalgt og systematiseret af en nyhedsoplæser i radioen.

Udsendelsen af de såkaldte »USO-Shows« tre til fire gange om året viste også, at man ikke var glemt, og sådanne shows var altid vel besøgt. Herudover havde »Air Traffic Command« engageret sin egen underholdningsgruppe, som under navnet »ATC Contract Caravan« turnerede imellem de forskellige baser på færgeflyningsruten fra U.S.A. til Europa. Denne gruppe underholdt mandskabet med: sketches, jokes, trylleshows, sang og musik. Det var sjæl-

dent, at Hollywoods største stjerner nåede frem til »ødemarken«, men en gang imellem skete det, og i 1944 kom selveste Marlene Dietrich til Narsarsuaq. Hun ankom sammen med et orkester og gav fire koncerter på basen, hvor hun sang »Lilly Marleen« og sine andre berømte sange fra krigens tid. Det er i denne forbindelse ikke vanskeligt at forestille sig hvilken »response«, der må have mødt et sådant program. Det bør endelig nævnes, at der udover de respektive klubber blev etableret et mødested (værtshus) med betegnelsen: »The Gay 90s«. Her var der underholdning af



Airmens Club, »RAVENS ROOST«.

Denne club blev bygget i 1950–52 af det tjenstgørende personel på basen, uden hjælp af professionelle håndværkere eller udsendte entreprenører. Den oprindelige club var beliggende i området umiddelbart neden for »Signalhøjen« (T-331), og da denne efterhånden var utidssvarende og derfor gav anledning til betydelig utilfredshed blandt det menige personel, tog »Base Commander« sagen i sin hånd og undersøgte mulighederne for at få en ny bygning på anlægsprogrammet. Dette viste sig at have lange udsigter, og obersten opfordrede derfor personellet til selv at gå ind i sagen og stille deres fritid til rådighed for et lokalt byggeprojekt. Til gengæld ville basen stille ekspertise til rådighed for udformningen af byggeriet, ligesom basen ville stille byggematerialer til rådighed fra lagre, som allerede eksisterede på pladsen. – Resultatet blev en stor og velfungerende bygning, der ved indvielsen fik navnet »RAVENS ROOST« (Ravnens hvilested).

»RAVENS ROOST« kom til at fungere som »Airmens Club« fra 1952 til 1957 og var et yndet tilholdssted for »Luftgruppe Vest« og de danske besætningsmedlemmer på »CATALINA« og »FLYVENDE FÆSTNING«, der kom til at operere fra »B.W.1« i denne periode. Klubben rådede bl.a. over følgende faciliteter: »Snack Bar«, »Pool Room«, »Game-Room«, »Library«, »Music Room«, »Dining Room« og »Bar«. Basens orkester »THE RAVENS« havde øvelokaler i bygningen, ligesom der to aftener om ugen var musik og dans i klubbens »Ball Room«.

Ved Narsarsuaqs overtagelse på danske hænder i 1959 opstod der snart et lignende behov for at råde over klubfaciliteter, og »Luftgruppe Vest« etablerede i konsekvens heraf den berømte »CATALINA BAR« i tilslutning til Luftgruppens beboelse i bygning »S-388«. Allerede i løbet af 1960 begyndte stationens øvrige mandskab ligeledes at finde sammen om et fælles klubprojekt, og det var da nærliggende at fokusere på »RAVENS ROOST«. I de forløbne år har denne bygning herefter dannet rammen om de lokale klubaktiviteter, og det var bl.a. her, at 50-års jubilæet blev fejret med fyrværkeri og »dansemik« til den lyse morgen. På billedet ses bygningen, som den tog sig ud ved det »Veterantræf«, som Lufthavnen afholdt den 23. maj 1992. – Til venstre i billedet ses en betonbygning med »Signalhøjen« som baggrund. Det er bygning »S-377« – eller sagt på en anden måde den tidligere biograf fra »Amerikanertiden«, der nu tjener som garage for specialkøretøjer og entreprenørmateriel m.v. (Foto: Ib Olsen, 1992).

forskellig art, og her kunne man medbringe sine egne drikkevarer i form af øl og vand m. v., men ikke spiritus.⁷⁷

Det ville være forkert at afslutte dette afsnit uden at omtale spørgsmålet om, i hvilken udstrækning anlægget af »Narsarsuaq, BW-1« og de øvrige baseområder kom til at berøre den grønlandske befolkning. I henhold til amerikanske kilder opstod der aldrig nævneværdige problemer omkring baseområderne. Narsarsuaq og Kangerlussuaq var for afsides beliggende, til at der kunne opstå problemer imellem de to befolkningsgrupper, medens der på Narsaq Point og på Ikateq forekom tilfælde af tuskhandel og fraternisering. Problemerne synes dog at have været begrænsede, og forfatteren skal i denne forbindelse henholde sig til følgende samtidige udtalelse fra den daværende landsfoged Eske Brun:⁷⁸

»... Forholdet mellem de danske Autoriteter og de amerikanske Militærmyndigheder i Grønland var stedse godt. Jeg aflagde selv adskillige Besøg ved Baserne, først og fremmest selvfølgelig ved Hovedbasen, hvor Chefen var. Jeg blev personligt altid mødt med den største Velvilje, og det har været interessant at være Vidne til, hvorledes det amerikanske Væsen tilpassede sig Grønland, og hvorledes de tekniske Problemer, som Grønland frembyder, blev løst. Naar jeg fremsatte vore egne Problemer, blev jeg altid paahørt med den største Opmærksomhed, og alle Forholdsregler, som kunde træffes for at sikre, at den grønlandske Befolknings Velvære ikke blev tilsidesat, blev truffet.



Marlene Dietrich på Narsarsuaq.

Under 2'den Verdenskrig var der en del af Hollywoods filmstjerner og andre kendte kunstnere (musikere), der stillede sig til rådighed for den amerikanske velfærdsorganisation »United Service Organization« (USO). Formålet var at bringe en hilsen fra »hjemmefronten« i form af koncerter og shows for de amerikanske styrker i felten eller på øde og isolerede tjenestesteder. Naturligvis krævede det tilstedeværelsen af en vis mandskabsstyrke, før »USO« kunne tillade sig at arrangere et besøg med en »Star« som *Marlene Dietrich*, men Narsarsuaq havde trods alt et sådant format, at en turné hertil kunne komme på tale. Det fremgår af materialet, at Marlene Dietrich gav i alt fire forestillinger under sit ophold på basen, og man kunne gætte på, at det har været to i »Base Theatre«, en i »RAVENS ROOST« og en i »Officers Club«. Her ses Marlene Dietrich under omklædning fra »bjergstøvler« til »høje hæle« før sin første optræden på Narsarsuaq i 1944. Som det vil fremgå af billedet er Marlene blevet indkvarteret i en almindelig barak uden tæppe på gulvet og uden gardiner, men – med lidt mere blødt og bekvemt sengetøj end »Army-standard«. Bemærk at den aftagne støvle »har lagt sig til hvile« på sengen. (USAAC arkiv foto).

Først og fremmest blev det ordnet, at alle Baserne blev afspærrede Omraader. I denne Henseende havde vi jo Erfaringer fra Færingerhavnene og andre lignende Omraader. Ordningen blev den, at det militære Personel ikke skulle have Adgang udenfor Baseomraaderne uden i specielle Tilfælde, naar der skulde drøftes Sager af den ene eller anden Art med de danske Myndigheder. Omvendt var al Adgang fra de øvrige Dele af Grønland forbudt for alle, som ikke kom i tjenstligt Ærinde og efter forud truffet Aftale. Selvfølgelig blev en saadan Ordning i Ny og Næ overtraadt fra begge Sider. Specielt paa de meget smaa Poster, hvor der f. Ex. sad mindre end en halv Snes Mand, faldt Tiden sikkert ofte lang og Afspærringen vanskelig at haandhæve. Amerikanerne og Grønlænderne har i det mindste den Ting til fælles, at rigoristisk Haandhævelse af Forbud er dem imod. Men i det store og hele løb Ordningen rundt, og det voldte aldrig det mindste Besvær at faa de overordnede amerikanske Myndigheder til at træffe de fornødne Skridt mod Overtrædelser.

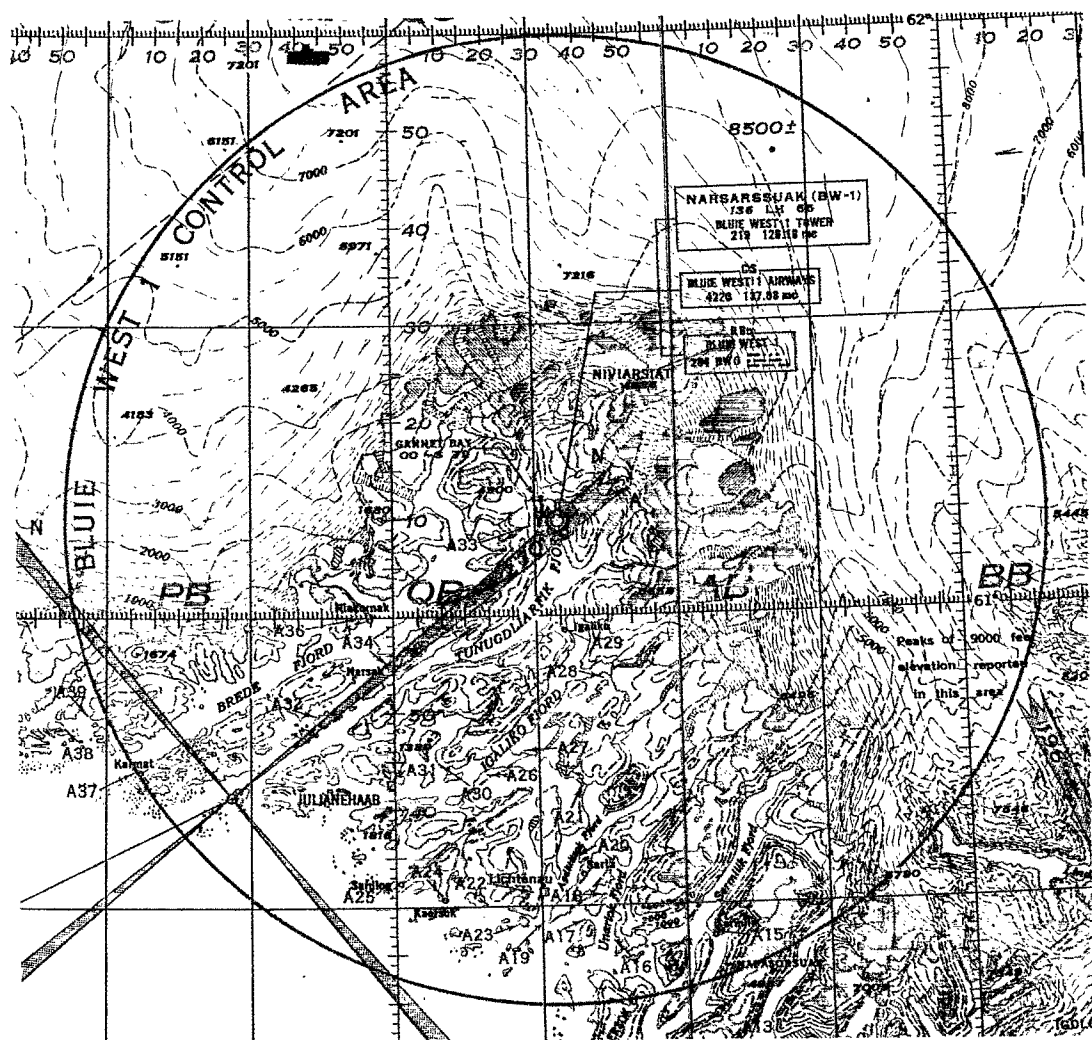
Naar Folk derfor spørger mig: *»Hvad syntes Grønlænderne om Amerikanerne?«* kan jeg dertil svare, at Grønlænderne praktisk talt intet har set til Amerikanerne. Kun ved de større Kolonier i Sydgrønland har de lejlighedsvis set dem ved Skibsbesøg, men selv de blev efter Amerikas aktive indtræden i Krigen sjældnere. Der har uden afgørende Vanskeligheder i Grønland kunnet indkapsles nogle

amerikanske Enklaver, uden at det har været nødvendigt, at de greb ind i Grønlændernes Tilværelse ... »

»Narsarsuaq Air Base« i efterkrigstiden 1945-58

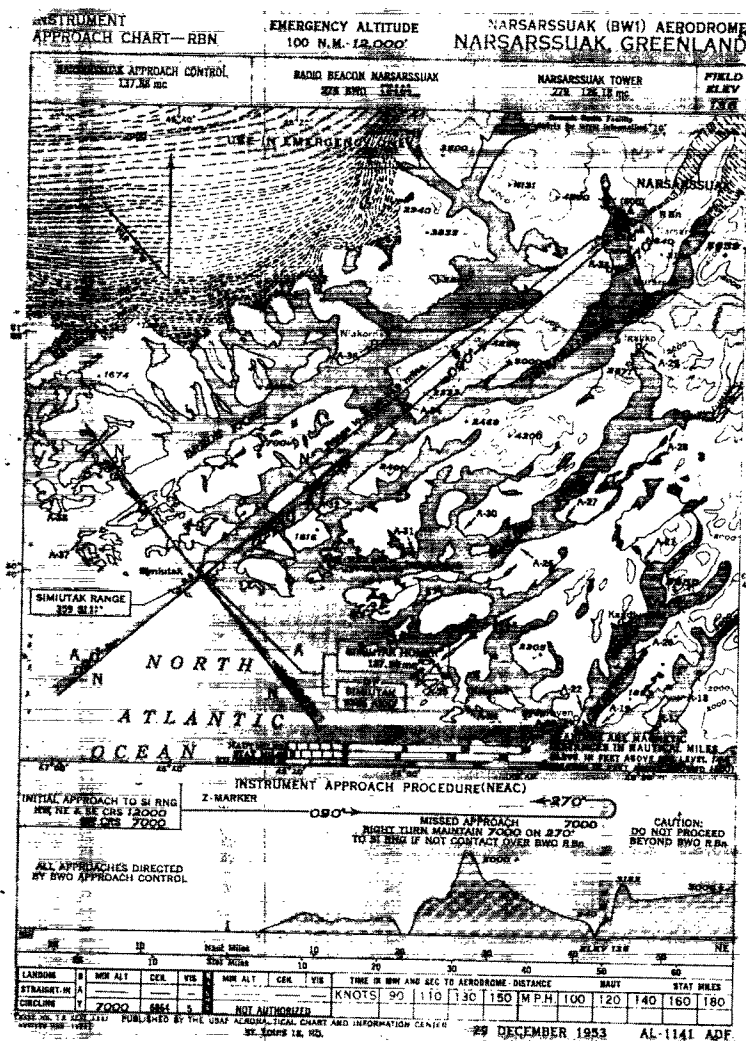
Den 7. maj 1945 ringede kirkeklokkerne fredsbudskabet ind over det ganske Europa, efter at våbenstilstandsdokumentet var undertegnet i Reims kl. 0241 om morgenen. Der gik naturligvis nogle uger inden redeployeringen af »8'th Air Force« tog sin begyndelse, men fra 23. maj begyndte der at ske noget på Narsarsuaq. I løbet af dagen landede der i alt 63 »B-17, FLYING FORTRESS« og »B-24, LIBERATOR«, og samtidig var der et endnu større antal, der overfløj Narsarsuaq, og gik direkte fra Meeks Field på Island til Goose Bay i Labrador. I den følgende uge passerede 98 »B-17« og 121 »B-24« samt 24 MOSQUITO's fra Royal Air Force, og i ugen efter kom der 151 »B-17« og 55 »B-24«, 40 RAF »MOSQUITO«'s og 12 »C-47« udover de faste transportfly.⁷⁹

Dette blev en travl tid for »1'st Arctic Rescue Squadron«, der ustandselig måtte træde til og lede fly, der havde mistet orienteringen, ind til pladsen. En uforudset situation opstod i den følgende uge, da en gruppe på 113 tunge bombefly var på vej fra Prestwick til Meeks Field. Hele Reykjanes-halvøen lukkede med havgus lige før flyene nåede frem, og kun 24 nåede at lande inden pladsen var helt indhyllet i tåge. Otte af de fly, der var startet sidst, valgte at returnere til Prestwick, medens hovedparten (i alt 82) valgte at fortsætte til »BW-1«.⁸⁰



»World Aeronautical Chart« (WAC-kort, 1:1.000.000).

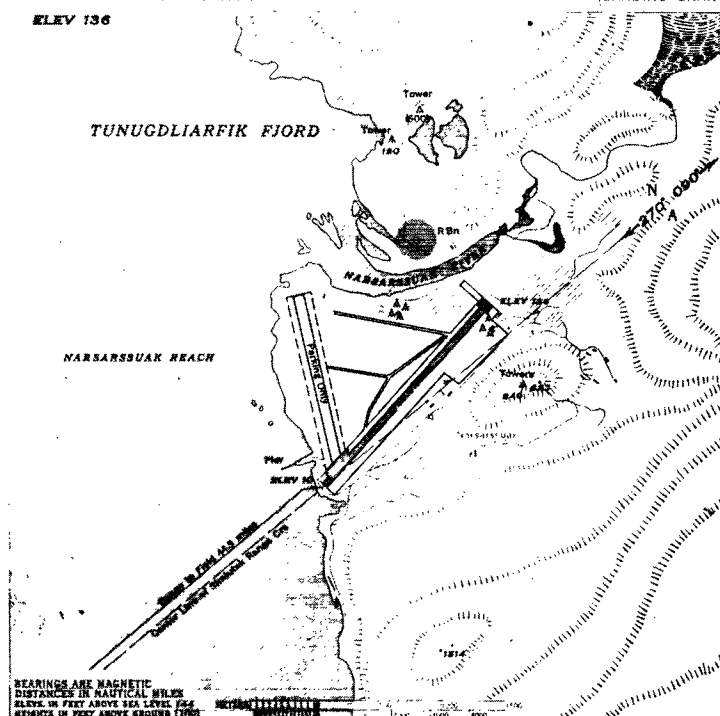
Som det vil fremgå er »Control Area«, radiohjælpemidler og frekvenser m. m. indtegnet i kortet. For Narsarsuaq (BW-1) er der anført »136« for »Field elevation« i fod – »L« for »banelængde«, »H« for »Hard surface« og »65« for 6.500 fod banelængde. Frekvenserne til »Blue West 1 Tower« er opgivet til »UHF«: 219 mc og »VHF«: 126.18 mc. »CS« betyder »Radio Communications Station«, og kaldesignalet er »Blue West 1 Airways«. Frekvenserne er opgivet til »HF«: 4220 kc og »VHF«: 137.88 mc. Endelig er radiofyret på Narsarsuaq angivet nedenunder ved betegnelsen »R Bn«, der står for »Non Directional Radio Beacon«. Radiofyret sender på frekvensen: 284 mc med identifikationen »BWO« i morsekode. – Tilsvarende kan de opgive data for stationen på Simiutaq dechiffreres således: »CS« = Radio Communications Station med kaldesignalet »Blue West 3 Airways«. Frekvenser: »HF«: 4220 kc, »VHF«: 137.88 mc. – »CS-DF« betyder »Radio Direction Finder without voice«, og denne er til rådighed på Simiutaq på frekvensen: 6355 kc med kaldesignalet: AKXY. – Herudover findes der en »DF-Homer with voice« på »VHF«: 137.88 mc med kaldesignalet »Blue West 3 Homer«. Endelig er der angivet en »Radio Range Beacon without voice« på frekvensen 359 mc, der udsender kaldesignalet »SI« i morsekode. Range-benenes retning er opgivet i misvisende kurser, og da misvisningen er angivet til ca. 39W, kan den retvisende kurs fra Simiutaq til Narsarsuaq beregnes således: Outbound »SI«: $090^\circ - 039^\circ = 051^\circ$. (USAF, Aeronautical Center).



Forside af »APPROACH CHART« (instrument anflyvningskort).

Allerede i krigens tid blev amerikanerne klar over, at der måtte etableres særlige navigationshjælpemidler og radiohjælpemidler for at sikre beflyvningen af Narsarsuaq. Flyvepladsen kunne til tider være skjult under et sky-lag, og anflyvning af basen måtte i så fald foregå ad fjordsystemerne. Minimaene for sikker flyvning igennem fjordene blev fastsat til 1000 fod skyhøjde og 5 miles sigtbarhed. Var værdierne lavere end de angivne, blev der rapporteret: »Fjord closed«. For at være i stand til at gennemføre en skygennemgang for enden af fjorden blev der allerede tidligt etableret et bemandet radiofyrr på øen *Simiutak* for enden af Skovfjorden. Der blev indledningsvis bygget en radiostation og underbringelse til en mandskabsstyrke af størrelsesordenen 25 mand, men senere blev stationen udvidet til en besætning på ca. 45 mand. »Simiutak« blev i krigens tid givet kodebetegnelsen »Bluish West-3«, og der blev etableret lyttevagt på *Nadfrekvensen*: 121.5 MC/S samt på 137.88 MC/S (Narsarsuaq Approach Control). Der var hermed skabt mulighed for, at piloterne kunne få en aktuel vejrmelding og højdemålerindstilling, inden de påbegyndte en skygennemgangs procedure. Desuden blev der etableret »Point to Point« forbindelse på »H/F« og fast fjernskriverforbindelse imellem »Simiutak« og basen. Endelig blev der oprettet en vejrobservationspost på »Narsaq Point«, der kunne observere til begge sider, henholdsvis ud og ind ad fjorden. (USAF, Aeronautical Center, 1953).

ELEV 136



BEARINGS ARE MAGNETIC
DISTANCES IN NAUTICAL MILES
ELEVATION IN FEET ABOVE SEA LEVEL
REMARKS IN FEET ABOVE SEA LEVEL

LAT. 61°09'N LONG. 45°25'W

RADIO: USAF: Air/ground, beacon, tower and VHF/tower.
USAF: (At Simlutak Is.) HF-VHF-UHF/DF,
air/ground, MRLWZ range and Recon.
Request all aircraft use DF at Simlutak.
Range has splits and multiples on all
legs. Reliable for homing only.

LIGHTING: Obstruction and runway lights. Flares and
apron floodlights. Runway lights first third
of runway only. Flare pots on ½ hour notice.
Floodlights are portable.

REMARKS: Closed to all civil air traffic except in an
emergency. "A-23" etc., indicates air marker.

WARNING: Avoid NE of Tunugdliarfik Fjord which is blind
canyon.

Ab-1141 29 DECEMBER 1953

Bagside af »LANDING CHART« (landingskort).

En anflyvning af Narsarsuaq igennem fjorden blev betragtet som lidt af en prøvelse for nye piloter og besætningsmedlemmer. Man kunne let flyve forkert og blive fanget i en blind fjord – f. eks. ved Narsaqfjeldets forbjerg (Nunasarnaq) eller ved den blinde fjordforgrening mod nordøst (Qoroq).

Anflyvningsproceduren til Narsarsuaq blev indøvet ved hjælp af filmoptagelser fra en fjordflyvning under gunstige betingelser. Denne film blev altid vist for de besætninger, der skulle færge jagerfly over Nordatlanten, men mange besætninger på flermotorede fly er også blevet »briefede« om forholdene i fjorden på denne måde. – Når man nærmede sig pladsen, kaldte man »Narsarsuaq Tower« på »VHF« 126.18 MC/S og bad om landingstilladelse, og man fik så normalt besked på at kalde igen på: »Right hand base over Artillery Point«. Dette betød, at man satte understellet ud og fik det checket nede og låst, således at man kunne være færdig med sin »Before Landing Checklist« (Forberedelser til landing), samtidig med at man passerede Adolf Lunds færeholdersted (Igneralulik). Efter landingen blev man mødt af en »Follow Me« jeep, hvor en opfindsom amerikaner havde tilføjet: »But don't Push!« (USAF, Aeronautical Center, 1953).

Et af problemerne var, at besætnin-
gerne ikke var blevet »briefede« om de
særlige anflyvningsforhold fra »BW-3,
Simiutaq« igennem fjorden til basen. Et
andet problem var, at samtlige fly ville
være »low on fuel« ved ankomsten. På
Narsarsuaq imødegik man den kritiske
situation ved at sende alle de fast station-
nerede fly i luften for at assistere de an-
kommende fly med at finde frem til
»BW-1«. En »B-26, INVADER« cirkle-
de over pladsen og skød lyskugler af
med regelmæssige mellemrum samtidig
med, at det blev forsøgt at etablere ra-
diokontakt med bombeflyene. En
»C-47, SKYTRAIN« blev sendt over på
Østkysten og blev lagt på patrulje imel-
lem Skjoldungen og Cap Cort Adelaer
for at etablere kontakt med gruppen så
tidligt som muligt. En »AT-7, NAVI-
GATOR« fløj konstant op og ned ad Tu-
nungdliarfik-fjord og udsendte pejlesig-
naler samtidig med, at den ledte flere af
de anflyvende bombefly frem til plad-
sen. Også de baserede »CATALINA-fly«
fra U.S. Navy var i luften og deltog i
»lodsningsopgaverne« med lyskugler,
pejlinger og radiotransmitterede anvis-
ninger til de mange bombefly. Resulta-
tet var, at samtlige fly kom velbeholdent
frem, og det vil næppe være forkert at
gætte på, at denne flyvnings heldige af-
slutning er blevet fejret både *godt og længe*
i de respektive klubber.⁸¹

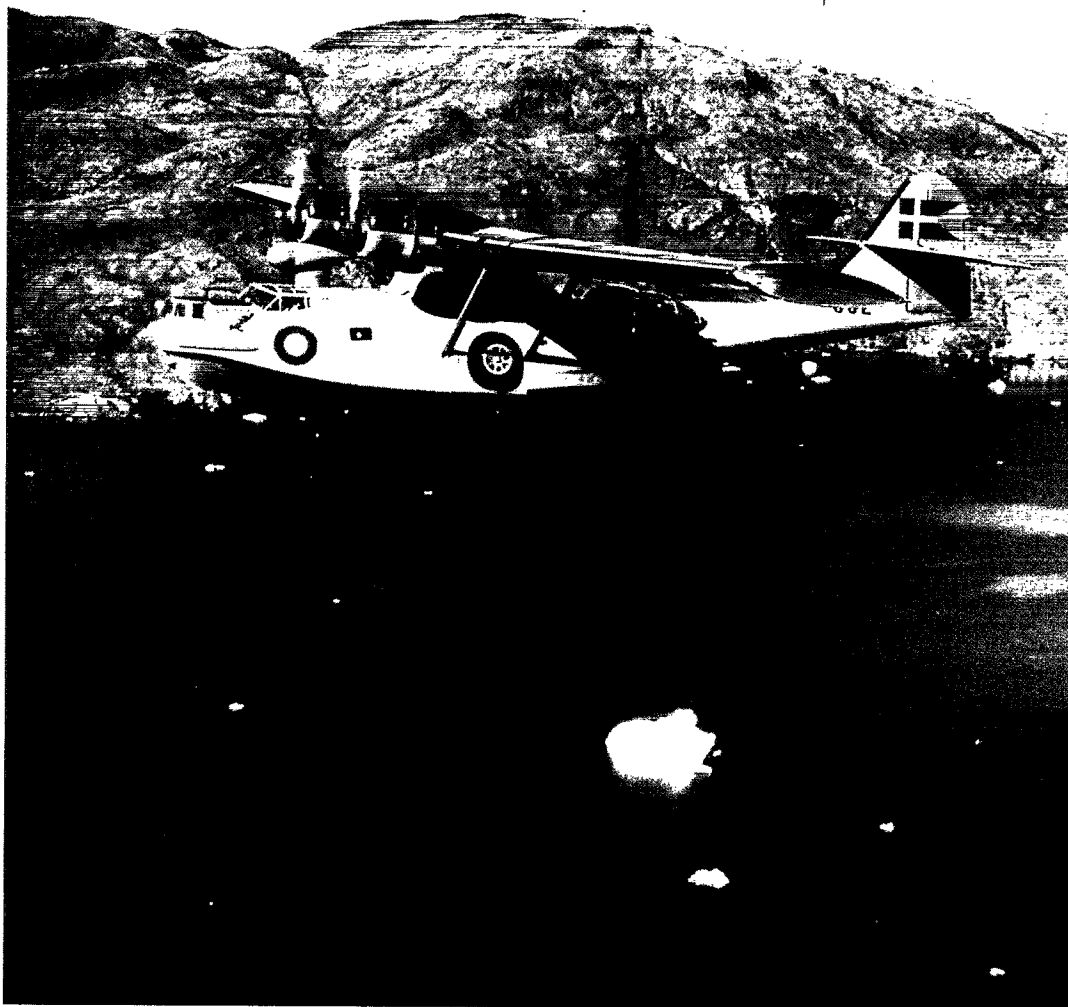
Det opsving, som lufttrafikken over
Atlantehavet havde fået under krigen,
blev i efterkrigstiden videreført af de ci-
vile luftfartsselskaber, og med den fo-
reløbige etablering af en international
luftfartsorganisation (PICAO) i 1944,
blev det til en vis grad en international

forpligtelse, at søge udvej for at videre-
føre de grønlandske flyvepladser og det
etablerede net af aeronautiske støtte-
funktioner. U.S.A. ønskede naturligt
nok at støtte sin egen civile luftfart, og
indtil videre forblev de amerikanske
styrker i Grønland. I juli 1945 meddelte
den amerikanske gesandt i København,
at U.S.A. ønskede at overdrage fem af
de amerikanske vejrstationer til Dan-
mark. Der blev dog ikke på dette tids-
punkt indgået nogen officiel aftale imel-
lem U.S.A. og Danmark, idet forhand-
lingerne om dansk overtagelse kom til
at foregå rent lokalt imellem landsfoged-
en (C. F. Simoney) og »Greenland Base
Command« på Narsarsuaq.

Drøftelserne resulterede i, at der blev
indgået en kontrakt, hvorefter Dan-
mark foreløbig overtog tre af de ameri-
kanske stationer. I løbet af august 1945
udrejste de første 12 marinetelegrafister
til Narsarsuaq, hvor de fra 21. august til
19. september gennemgik en uddannelse
i vejrobservation og synoptiske koder
m.m. Herefter blev de placeret på øst-
kyststationerne: »Cap Cort Adelaer« og
»Skjoldungen«. Senere udrejste yderligere
seks mand, der efter endt uddannelse på
Narsarsuaq blev placeret på vejrstatio-
nen i *Thule*.⁸²

Dansk flyvemæssig indsats efter 1947

Fra dansk side genoptog man de tradi-
tionelle opgaver i Grønland med hen-
syn til besejling, men da Det Danske
Luftfartsselskab (DDL) i efteråret 1945
henvendte sig til Grønlands Styrelse for
at drøfte mulighederne for at oprette en
flyveforbindelse imellem Danmark og
Grønland, vandt dette forslag ikke til-



»CATALINA 852« i luften over Igaliku fjord.

Denne »CATALINA« afgik den 13. maj 1954 til Grønland med læger og sygeplejersker til mæslingeepidemien i Godthåb og Umanaq. Herefter blev luftfartøjet tildelt »Luftgruppe Vest« med base på Narsarsuaq og udførte 27. maj en flyvning med 16 frivillige husmoderafløsere fra syddistrikterne til de mæslingeramte byer. Besætning: 1. pilot flyverløjtnant I Arved Arvedsen, 2. pilot flyverløjtnant II (R) Paul E. Ancker, navigatør flyverløjtnant II (R) K. R. Pedersen, flymaskinist fenrik Holger Molander, 2. tekniker oversergent N. K. Sørensen, 3. tekniker oversergent P. Olsen, 1. telegrafist sergent Hugo Hasselbalch, 2. telegrafist sergent E. L. Petersen. Billedet er taget fra »CATALINA-855« den 24. august 1954. (Foto: Paul E. Ancker, 1954).

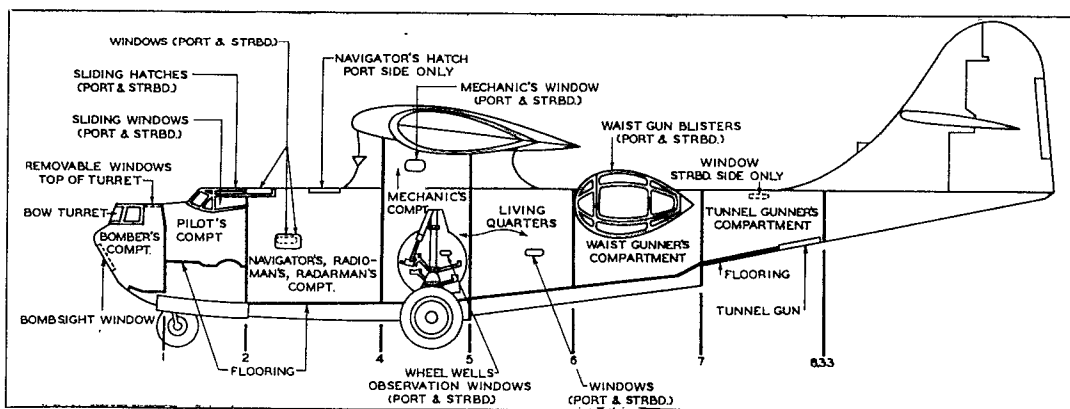


»Narsaq Point«.

Vejrobservationsstationen blev etableret på et næs, der skyder sig ud i Skovfjorden syd for Narsaq. Fra dette næs var der mulighed for at observere begge veje – altså, ud ad fjorden mod Simiutaq og ind ad fjorden mod basen (B.W.-1). På billedet ses en del af den oprindelige bebyggelse, idet det mørke hus i forgrunden er den oprindelige telestation. Længere mod højre ses først et pumpehus, og derefter varehuset med den hvide fryser, der naturligt var placeret der, hvor landgang var mulig ved den beskyttede bugt på indersiden af næsset. Billedet er taget fra den nye telestation, der blev taget i brug i 1952, og på terrænet foran stationen ses den opklodsede »sommervandledning«. Længst til venstre i billedet ses en samling relativt lyse huse. Dette er en gruppe på fire ens beboelser til personalet kaldet »Rækkehusene«, fordi der lå fire på række. Husene blev opført i 1954 og taget i brug samme år. Billedet er taget i en situation, hvor fjorden har været lukket med tåge og lave skyer, men hvor en opklaring så småt er begyndt at slå igennem. Der er »løft« i skylaget omkring »Pointen«, men længere inde ad fjorden ved »Karra« og »Qeqertat« »hænger det på«, og her ses stadig en del tåge og lav stratus. Der er dog en lysning bagved, som kunne tyde på, at der er sket en opklaring længere inde i fjorden omkring selve basen. Billedet illustrerer på udmærket måde, hvorfor det var vigtigt at have en observationsstation midtvejs imellem Simiutaq og basen, der kunne advisere meteorologen på Narsarsuaq om den vejrmæssige udvikling. (Foto: Erik Lund, 1957).

slutning. En af årsagerne hertil var utvivlsomt, at der efter fem års adskillelse forelå så mange uløste problemer både i Grønland og i Danmark, at der ikke var plads til nytænkning af den foreslåede art.⁸³

Som det evt. vil være læserne bekendt, blev Marinens luftfartøjer ødelagt ved en sabotageaktion på Holmen den 22. november 1943. Ved retableringen af »Søværnets Flyvevæsen« efter 5. maj 1945, var det derfor nødvendigt at



»Røntgentegning« af »PBY, 5A-CATALINA«.

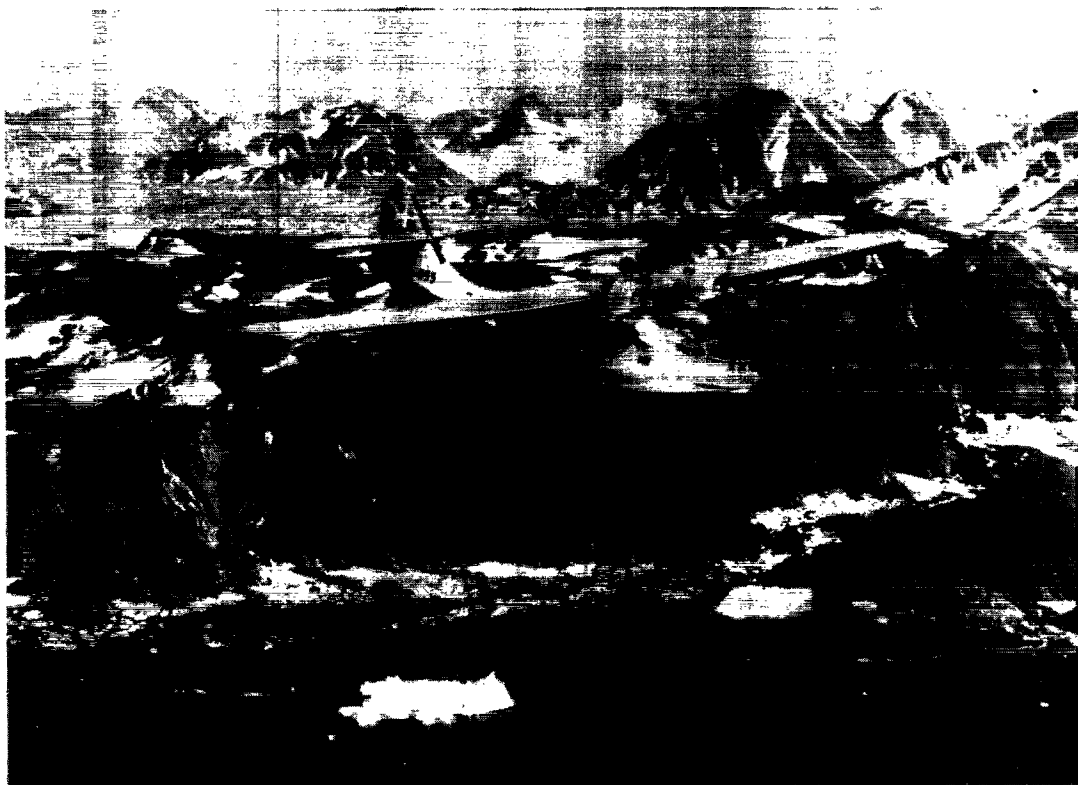
Stregetegning af CATALINA med angivelse af »crew-positions«. Som det fremgår af tegningen var CATALINA'en oprindelig beregnet til en krigsmæssig besætning på otte mand: 1 bombekaster, 2 piloter, 1 navigator, 1 flymaskinist, 2 blister skytter og 1 haleskytte. I den danske operative bemanning indgik ligeledes otte mand: 2 piloter, 1 navigator, 1 radiooperatør, 1 radaroperatør, 1 flymaskinist og 2 observatører. Da alle motorinstrumenter samt de vigtigste betjeningshåndtag til motorer og brændstofs-system var anbragt i tårnrummet, var den påkrævede minimum besætning for at flyve flyet 3 mand: 2 piloter og en flymaskinist. Ved en kort præsentation af flyet må det være på sin plads at fremhæve, at konstruktørerne først og fremmest havde udrustet »CATALINA'en« med to driftsikre motorer (P&W R-1830-92) på 1200 HK samt en betydelig brændstokkapacitet, der efter omstændighederne kunne »strækkes« til over 20 timers flyvning.

»CATALINA's« hovedtal er iøvrigt:

Spændvidde: 104 fod (31,70 m). – Længde: 63' 10" (19,54 m). – Højde: 20' 2" (6,14 m). – Marchhastighed: 125 m. p. h. (200 km/t). – Rækkevidde: 2.500 miles (4.000 km). – Egenvægt: 23.000 lbs. (10.433 kg). – Max. vægt: 34.000 lbs. (15.422 kg). – Nyttelast incl. brændstof: 11.000 lbs. (4.989 kg). – Typisk lastefordeling: 10 timers brændstof (6.000 lbs.) og 5000 lbs. (2.268 kg) nyttelast fordelt på passagerer og gods. (US-Navy: »Pilots Operating Manual«, 1945).

opbygge Flyvevæsenet helt fra grunden, og det er interessant at konstatere, at der fortsat var enighed om, at materielfornyelsen skulle indeholde et element af søluftfartøjer under en eller anden form. Der skulle indledningsvis anskaffes en egnet flyvebådstype til operationer i danske farvande, og under hensyn til de materielmæssige muligheder indkøbte en kommission under ledelse af den danske krigsflyver, oberstløjtnant Kaj Birksted i oktober 1945 et antal »Supermarine, SEA OTTER« i England. Disse luftfartøjer, der havde en besætning på

fire mand, var velegnede til omskoling af flyvebådsbesætninger samt til udførelsen af eftersøgnings- og redningsopgaver i danske farvande, men de rakte ikke til løsningen af opgaverne i det nordatlantiske område. Her måtte man se sig om efter en anden og mere langt-rækkende type, og Birksted var ikke i tvivl. Fra første færd havde han opmærksomheden rettet imod »Consolidated, PBY 5A, CATALINA«, som han var velkendt med fra krigens tid. Denne luftfartøjstype indgik fra 1942-45 i de frie norske flyverstyrker i England,



»CATALINA 855« på patrulje i Kap Farvel området.

Den oprindelige anskaffelse af typen fandt sted i 1947, hvor »Søværnets Flyvevæsen« indkøbte 5 stk. »PBY-5A CATALINA« i Canada, der blev tildelt numrene fra FM 51 til FM 56. Efter Flyvevåbnets oprettelse som enhedsværn den 1. oktober 1950 og NATO-traktatens underskrivelse i 1951 blev Danmark på våbenhjælpprogrammet tilbudt to »CATALINA-maskiner«, de såkaldte »Black Cats«. Det drejede sig om »PBY 5A« af »US NAVY« oprindelse, der var beregnede til natlige operationer over havet og derfor var malede i en sortblå farve (857 og 858). Omtrent samtidig måtte »CATALINA 851« (opr. FM 51) udtages og ophugges på grund af tæring i bunden. I 1956 var »flåden« af samme årsag (tæring) blevet reduceret til fire enheder, hvorfor det i 1957 blev besluttet at anskaffe yderligere 8 »CATALINA« af typen »PBY 6A« (861-868). Disse fly blev modificerede til løsning af de operative opgaver i Grønland, medens to af de oprindelige fly (853 og 857) blev ombygget til skoleflyvning og træningsflyvning. »CATALINA 855«, der her ses på en rekognosceringsopgave i Kap Farvel-området, blev første gang indsat på Grønland i juli 1947 og forblev i Grønlands-programmet, indtil den ca. 10 år senere (august 1957) blev kasseret på grund af fremskredne tæring i halesektionen. (Flyvevåbnets Historiske Samling).

hvor Birksted var tjenestegørende som jagerflyver.⁸⁴

Efter indstilling fra »Det luftmilitære Udvalg« (Birksted) afgav Marineministeriet i løbet af 1946 bestilling på 6 stk. canadisk byggede »PBY 5A, CATALINA«. En nærmere undersøgelse af om-

stændighederne omkring denne materielanskaffelse har godtgjort, at Danmarks behov for at »vise flaget« i Grønland kombineret med andre prestige-mæssige årsagssammenhænge relateret til Danmarks stilling under 2. Verdenskrig, tillige spillede en afgørende rolle

ved den politiske beslutningsproces forud for anskaffelsens realisering. De første tre »CATALINA-fly« ankom til Danmark den 6. juni 1947, og allerede samme år blev to fly udstationeret i Grønland. »FM-52« afgik umiddelbart efter hjemkomsten til »Bluie West 1, Narsarsuaq« for at slutte sig til Geodætisk Instituts fotoekspedition, medens »F-55« afgik en lille måned senere til Østgrønland for at være til rådighed for »Dansk Pearyland Ekspedition«.⁸⁵

Det luftmilitære Udvalg havde i den mellemliggende tid vurderet, hvorvidt et firemotoret luftfartøj eventuelt ville være bedre egnet til at løse Geodætisk Instituts fotoopgaver fra stor højde. Institutet havde sat sig som opgave at dække hele Vestkysten over en femårig periode, men det var ikke muligt for CATALINA-flyene at nå op i den ønskelige operationshøjde på ca. 10.000 meter (33.000 fod). I december 1947 indledte Krigsministeriet derfor forhandlinger med Det Danske Luftfartselskab (DDL) om at overtage en »B-17, FLYVENDE FÆSTNING«, der under krigen var nødlandet i Sverige. Luftfartøjet var efter befrielsen blev ombygget til civil brug af SAAB-Linköping koncernen, og herefter overdraget til DDL, der benyttede »B-17 flyet« på Englandsruten og på ruten til Sydafrika. Den 1. april 1948 overtog Hærens Flyvertropper flyet, der blev givet typenummeret »67« efterfulgt af det individuelle nummer »672«. Næsepartiet blev modificeret, således at der blev plads til 3 kameraer, et til lodrette optagelser og to til skrå fotografering. Bomberummet blev udnyttet til en ekstra benzintank på

1.400 liter, der gav flyet en væsentlig forbedret aktionsradius. Den svingbare næse blev glasdækket og i det tidligere bagagerum, der dannede overgang til cockpittet, blev der gjort plads til en luftfotograf.⁸⁶

Flyvertropperne »Grønlandsgruppe« blev oprettet den 5. maj 1948, og i løbet af måneden blev der bl.a. udført en navigationstur til Grønland og Canada. Den 2. juli 1948 afgik »B-17 flyet« på sin første udstationering og sluttede sig til Geodætisk Instituts fotoekspedition i Vestgrønland. Opgaverne blev fordelt, således at det nyanskaffede »B-17 fly« blev sat ind på de langtudgående lodfotograferingsopgaver, medens skråfotograferingen og lodoptagelser op til 12.000 fod blev udført med »PBY 5A, CATALINA«. Geodætisk Institut kunne derved tilrettelægge sit program på en mere hensigtsmæssig måde, og i perioden fra 1947 til 1952 blev den planlagte fotodækning af Vestgrønland gennemført.⁸⁷

Disse udstationeringer med »PBY 5A, CATALINA« og med »B-17, FLYVENDE FÆSTNING« foregik på togtebasis, hvor »BW-1, Narsarsuaq« blev udnyttet som hovedbase og center for den tekniske vedligeholdelse. Ind imellem opererede luftfartøjerne fra frem-skudte pladser f.eks. »BW-8, Kangerlussuaq« og »BW-6, Thule« for at være i nærheden af det aktuelle operationsområde. Konceptet synes at have været baseret på en maksimal udnyttelse af luftfartøjerne på Grønland i operationssæsonen (juni, juli og august), og en hertil knyttet vedligeholdelses-policy, der gik ud på at benytte efterårsmånederne og



Dansk indregistreret »B-17G, FLYVENDE FÆSTNING«.

I 1948 erhvervede Hærens Flyvertropper en »B-17G, Flyvende Fæstning« fra Det Danske Luftfartselskab, der blev ombygget med henblik på løsningen af luftfotograferings-opgaver i Grønland. Flyet fik en ny registrering og et nyt navn, og under betegnelsen »DAF-672, STORE BJØRN« deltog dette luftfartøj i de følgende år i kortlægningen af Grønland. De planlagte opgaver blev afsluttede i løbet af 1952, og i perioden fra 1953 til 1955 blev der fløjet meget få timer. Det blev derfor i 1955 besluttet at afhænde »Store Bjørn« til det franske geografiske institut (Institute Geographique National). På billedet ses »Store Bjørn« under en flyvning ind igennem Tunugdliarfik-fjord på vej til Narsarsuaq. (For detaljer vedr. data for »B-17«, se illustration side 163). (Geodætisk Institut, 1949).

vinteren til at gennemføre de større eftersyn og reparationsarbejder, således at materiellet kunne være operationsdygtigt til næste sæson.⁸⁸

Genforhandling af »Grønlandstraktaten«

Politisk set ønskede Danmark i efterkrigstiden at optræde som »brobygger« imellem Øst og Vest, og denne balancegang blev selvsagt belastet af »Grønlandstraktaten« og den amerikanske tilstedeværelse i Grønland. I årene fra

1946-48 blev der kontinuerligt forhandlet om en løsning, uden at man egentlig kom hinanden nærmere, og i den mellemiggende tid havde den udenrigspolitiske situation ændret sig. – »Den kolde Krig« var blevet en realitet. – I januar 1948 var Udenrigsministeriet kommet så vidt i sine overvejelser, at udenrigsminister Gustav Rasmussen kunne føre konkrete drøftelser med værnscheferne om en overtagelse af de grønlandske forsvarsområder. Viceadmiral A. H. Ve-

del opponerede dog kraftigt imod en dansk overtagelse af baserne. Dette ville ganske vist være udenrigspolitisk bekvemt, men Viceadmiralen fastslog som en kendsgerning, at det langt ville overstige Danmarks muligheder og evner at kunne forsvare Grønland effektivt.⁸⁹

I begyndelsen af marts 1948 meddelte ambassadør Henrik Kauffmann fra Washington, at der var mulighed for at Danmark kunne overtage »*Blue West 4, Marraq*« ca. 80 kilometer syd for Nuuk (Godthåb). Marineministeriet blev bedt om at vurdere sagen og den 13. maj oplyste Vedel, at Marinen ikke kunne afse 50 mand til at bemane »*Marraq*«. Gustav Rasmussen påpegede det overordentligt uheldige indtryk, det ville efterlade i U.S.A., hvis Danmark ikke så sig i stand til at overtage de områder, som U.S.A. selv tilbød at overlade os, men Vedel fastholdt, at opbygningen af værnene i Danmark havde prioritet og at ressourcerne ikke tillod, at man påtog sig yderligere opgaver, idet personelsituationen i forvejen var meget vanskelig.⁹⁰

Som en midlertidig foranstaltning var »Grønlandske Marinekommando« blevet oprettet i april 1946 med hjemsted i Nuuk (Godthåb). Denne kommandomyndighed skulle være hjemsted for danske marinefartøjer og varetage forbindelsen til de amerikanske styrker i Grønland, og i øvrigt samarbejde med de civile myndigheder centreret omkring landshøvdingembedet. Som nævnt havde DDL allerede i 1945 foreslået, at der blev etableret en fast flyverute til Grønland, men først tre år senere – nemlig i efteråret 1948 – kom dette forslag til realitetsforhandling.

Den første plan gik ud på, at lade et af S.A.S.'s rutefly til New York mellem-lande på Narsarsuaq, men efter en nøjere vurdering af konsekvenserne i tilfælde af dårligt flyvevejr over Sydgrønland, blev det besluttet at udføre flyvningerne som specialflyvninger imellem København og »*Blue West 1*«.

Grønlands Styrelse anmodede herefter Den amerikanske Ambassade i København om tilladelse til at anvende »*BW-1*« i forbindelse med en ugentlig beflyvning. De endelige aftaler blev truffet i foråret 1949, og indebar bl. a. at danske myndigheder skulle påtage sig *det fulde ansvar* for passagererne under opholdet på flyvepladsen. Indledningsvis udsendte SAS derfor en stationsmedarbejder i forbindelse med de enkelte beflyvninger, men da denne ordning viste sig både utilstrækkelig og uhensigtsmæssig, måtte man forsøge at tilvejebringe en mere permanent ordning. Dette medførte, at Grønlands Styrelse oprettede sin egen politimyndighed på pladsen, og til at bestride den daglige tjeneste blev kriminalassistent *Karl Kirkegaard* ansat på Narsarsuaq fra 1. maj 1949.⁹¹

Den plan, der blev lagt for flyvningernes udførelse bød på en ugentlig forbindelse med »*DC-4, SKYMASTER*«. Afgang fra København blev fastsat til *mandag kl. 2300* (lokal) med ankomst til »*BW-1*«. *Tirsdag kl. 0900* efter mellem-landing i Scotland og på Island. Der kunne medføres 39 passagerer og 800 kg post og fragt, og hjemturen blev tiltrådt med afgang fra »*BW-1*« *onsdag kl. 0900* (lokal) og ankomst til København *torsdag kl. 0245* (lokal). Senere ændredes planen til afgang fra Kastrup fredag af-



Danske Forbindelsesofficer på Narsarsuaq Air Base (FO-NAB).

Den 1. maj 1949 tiltrådte kriminalassistent Karl Kirkegaard som forbindelsesofficer på Narsarsuaq. Kirkegaard, der i begyndelsen af trediverne havde været tjenstgørende ved »Hærens Flyvertropper« som »observator«, blev i 1952 overført fra Justitsministeriet til Forsvarsministeriet med rang af kaptajn (senere major). – På billedet, der er taget i sommeren 1950 på Narsarsuaq, ses fra højre kriminalassistent Kirkegaard i civilt tøj. Umiddelbart foran denne, løjtnant af reserven H. Høy-Hansen (navigator på »DAF-672, Store Bjørn). Dernæst oberstløjtnant J. V. Helk fra Geodætisk Institut (Fotogrammetrisk Afdeling), der var leder af sommerens luftfotograferingsprogram, og endelig flyverunderkvartermester III, Henning W. Schäffer, der var flymaskinist på »CATALINA-853«, der ses på standpladsen i baggrunden. (Foto: B. V. Andersen).

ten med ankomst »BW-1« lørdag morgen og afgang »BW-1« søndag morgen.

Den første flyvning, der fandt sted med afgang fra København den 2. maj 1949, blev markeret med en højtidelighed i lufthavnsbygningen i Kastrup. Trafikminister Carl Petersen, direktør Eske Brun (Grønlands Styrelse) og ingeniør Per Kampmann (DDL) talte, og Grønlænderkoret var til stede og underholdt med grønlandske sange. I alt blev der i 1949 udført 13 flyvninger mellem Danmark og Grønland, heraf 7 i maj og

juni, for at transportere håndværkere og ekspeditionsfolk m. fl. til Grønland. De øvrige 6 fordelte sig over den resterende del af året, for bl. a. at transportere de samme mennesker hjem igen. Da flyvningerne i nogen grad havde karakter af »een-vejs-trafik«, blev det totale passagertal for året kun på 592, medens det tilbudte sædeantal ved fuld belægning begge veje ville have været 1014.⁹²

Efter at Danmark den 4. oktober 1949 var blevet medlem af »NATO«, blev der udarbejdet en ny overenskomst



SAS »DC-4, SKYMASTER« (OY-DFO) på »NAB«, 28. juni 1949.

Afg. Kastrup: 27/6 2210 – Ank. Keflavik: 28/6 0526 – 7:16 timer

Afg. Keflavik: 28/6 1133 – Ank. Narsarsuaq: 28/6 1545 – 4:12 timer

Afg. Narsarsuaq: 29/6 1303 – Ank. Kastrup: 30/6 0036 – 11:33 timer

Beflyvningen af »Narsarsuaq Air Base« (NAB) med »DC-4« foregik normalt med mellemlanding og optankning på Island. Denne ruteføring gav forbedrede muligheder for at have tilstrækkeligt brændstof tilbage i tankene over Narsarsuaq til at kunne gå til en alternativ landingsplads. Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) var på dette tidspunkt (1949) ikke åben for civil beflyvning og rådede ej heller over faciliteter til at kunne indkvartere civile passagerer. Der kunne derfor kun være tale om to muligheder: *enten* at gå tilbage til Island *eller* at overflyve »NAB« og fortsætte til »Goose Bay« i Labrador. Sidstnævnte mulighed blev benyttet ved en enkelt lejlighed i 1949, hvor fjorden lukkede ned, medens SAS-ruten var på vej fra Island til Grønland, og hvor landing ikke var mulig, da »DC-4-flyet« nåede frem. Flyet måtte overflyve og valgte at gå til »Goose Bay«, men kunne allerede næste dag returnere til »NAB« med passagererne til Sydgrønland. – På billedet ses besætningen den 28. juni 1949 fra venstre mod højre: Flymaskinist E. Simonsen, radiooperatør Jørgen Ebbesen, navigatør Jørgen Jensen, radiooperatør Asker Pedersen, luftfartøjschef kaptajn A. Greve Frandsen, kaptajn II Holger Kirkegaard, flyvechef Emil Damm, stewardess ? Martin og stewardess ? Dyrbye. Endvidere ses stående til højre for lejderen den udsendte flyklarere William Olsen. (SAS Informationsafdeling, 1949).

om forsvaret af Grønland til afløsning for »Grønlandstraktaten«. Denne traktat blev benævnt: »*The Agreement related to the Defence of Greenland*«, men allerede medens forberedelsen af traktaten fandt sted, var »Kangerlussuaq Air Base«,

(BW-8) blevet tilbudt af Danmark. Den officielle overlevering fra U.S. Air Force fandt sted den 10. oktober 1950. Danmark påtog sig med en beskeden styrke på 28 mand at holde pladsen åben som nødlandingsplads med henblik på en se-

nere dansk beflyvning. Da overtagelsen skete noget hovedkuls og på et sent tidspunkt af året, blev de opsendte forsyninger meget mangelfulde, og supplerings kunne ikke nås. Her trådte amerikanerne velvilligt til, ligesom de flere gange under sygdomstilfælde ydede værdifuld assistance. Det var hensigten at øge antallet af udsendte danske i foråret 1951 for at kunne betjene en mere intensiv beflyvning, men som det vil fremgå af det efterfølgende kom det til at gå helt anderledes.⁹³

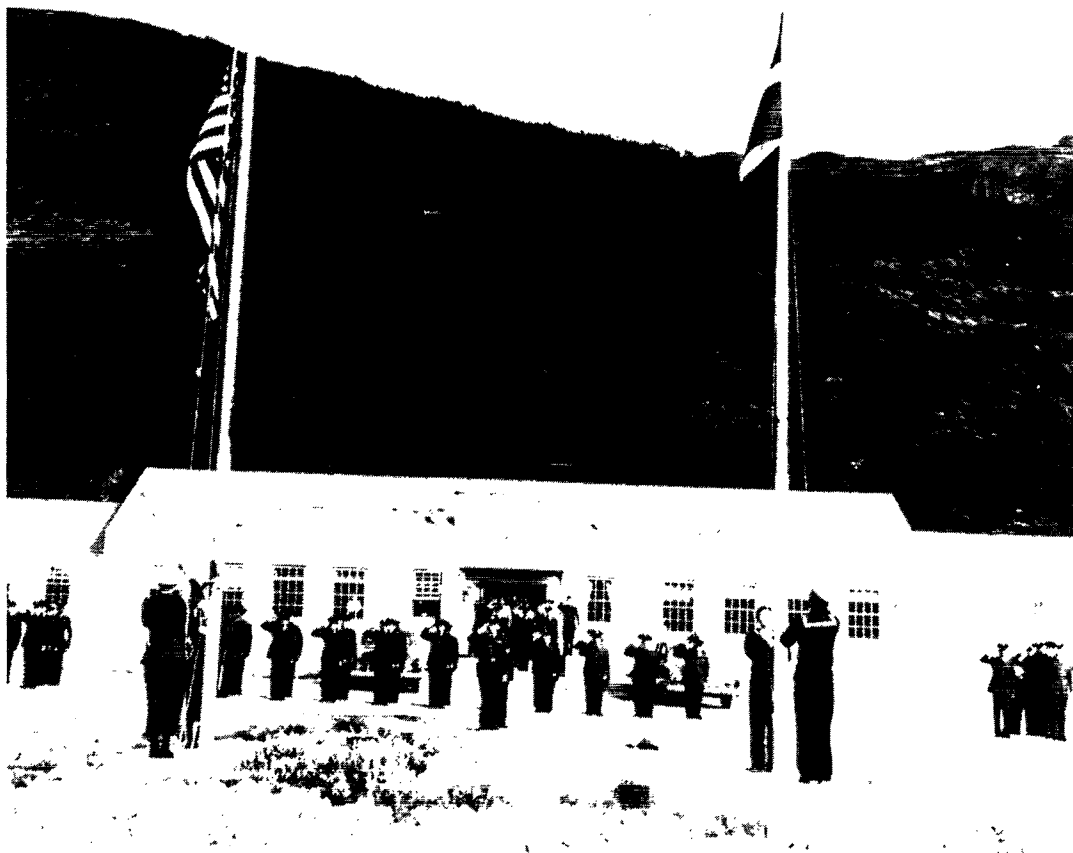
»The Agreement related to the Defense of Greenland« blev undertegnet af Danmark og U.S.A. den 27. april 1951, og stadfæstet ved Kgl. Resolution af 29. april s.å. I denne overenskomst, som er udformet i overensstemmelse med principperne i NATO-traktaten, fastslå Danmarks uindskrænkede suverænitet over Grønland. De to lande forpligter sig gensidigt til at tage sådanne foranstaltninger, som er fornødne eller hensigtsmæssige for hurtigt og effektivt at løse de individuelle og fælles opgaver i Grønland i henhold til gældende NATO-planer. Overenskomsten fastsætter endvidere bestemmelser for opretholdelse og drift af de etablerede forsvarsområder, og fastslår at begge landes *nationalflag* for fremtiden skal vaje side om side på baserne, og ikke som hidtil kun det amerikanske. Yderligere gives der mulighed for, at den øverstbefalende danske officer kan knytte *forbindelsesofficerer* til de forsvarsområder, hvor amerikanerne har kommandoen.⁹⁴

US NAVY's flådebase i Grønnedal blev i overensstemmelse med kontrakten overdraget til Danmark, som sæde

for Grønlands Kommando (GLK) og Marinestation Grønnedal. Chefstillingen ved Grønlands Kommando blev normeret med en kontreadmiral, der fik en flyverofficer som stabschef. GLK fik kommandoen over de i Grønland udstationerede danske flådeenheder og luftgrupper. Som første chef for Grønlands Kommando udnævntes *kontreadmiral F. H. Kjelsen*, og denne fik som stabschef *oberst E. Overbye*, der var en erfaren Grønlandsflyver. Forbindelsesofficersfunktionen faldt ikke på plads lige med det samme, men i løbet af 1952, blev der tilbudt *kriminalassistent Karl Kirkegaard*, der fra 1949 havde været ansat på Narsarsuaq som repræsentant for Grønlands Styrelse, et militært ansættelsesforhold. Kirkegaard var løjtnant af reserven fra 1931, og havde fløjet i Hærens Flyvertropper som observatør før krigen. Han blev nu tilbudt en udnævnelse til kaptajn (senere major), og blev som sådan ansat som Grønlands Kommandos forbindelsesofficer til Narsarsuaq Air Base (NAB) fra 1. august 1952.⁹⁵

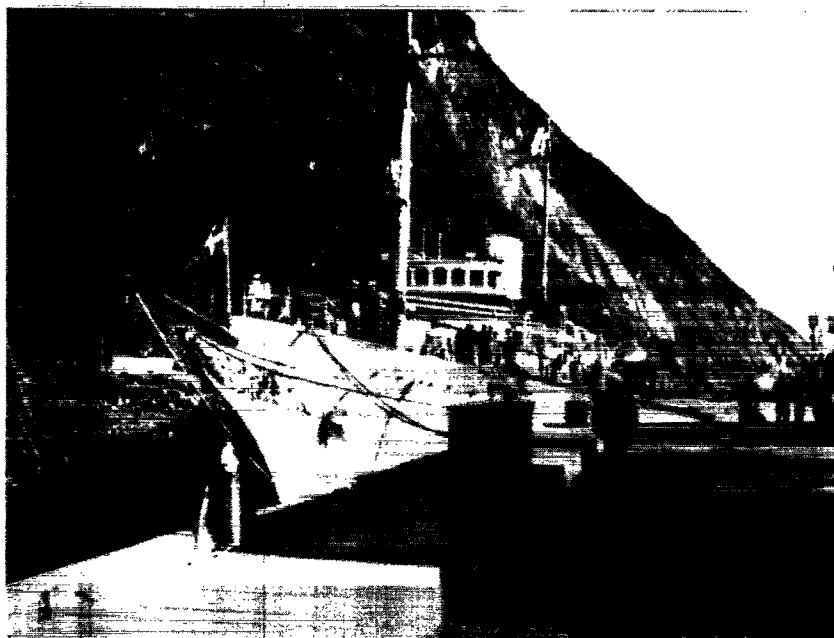
Narsarsuaqs storbedstid 1951-56

U.S. Air Force's oprettelse som selvstændigt værn den 18. september 1947, var gået ubemærket hen i de grønlandske baseområder, men efterhånden som muligheden for et luftangreb rettet imod det amerikanske fastland blev teknisk muligt, blev forsvaret af den nordøstlige sektor – (hvor Canada og Grønland var beliggende) – prioriteret. Dette førte i 1951 til oprettelsen af »*Northeast Air Command* (NEAC)«, hvis opgave det blev at forsvare luftrummet over den omhandlede sektor samt at



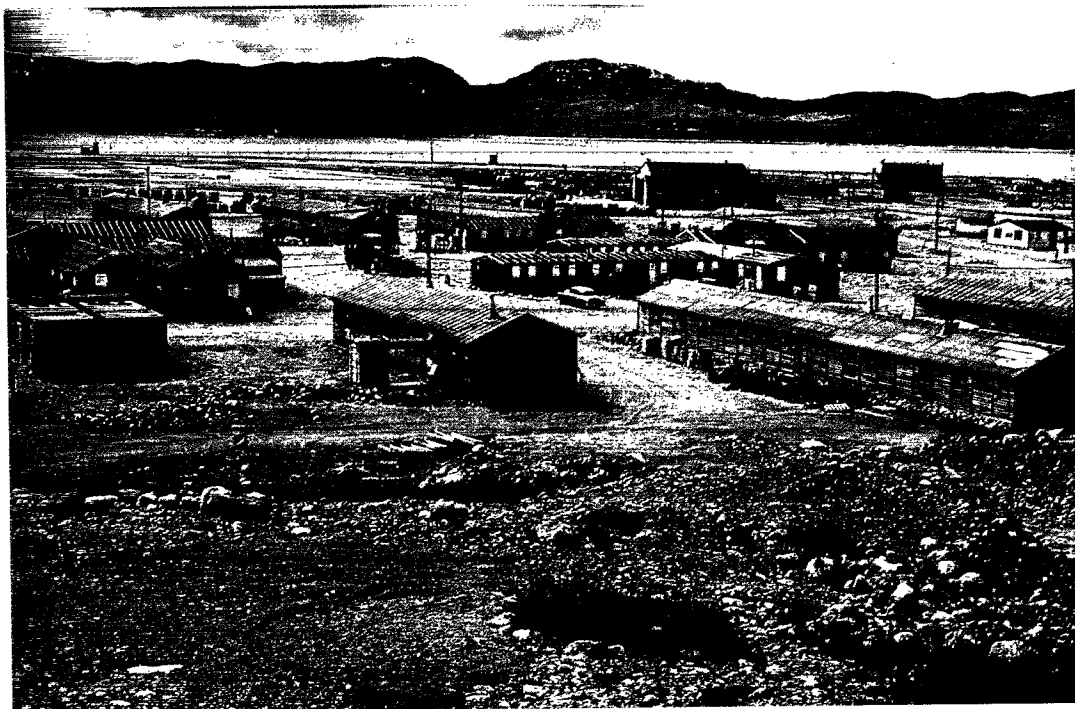
»Headquarters Building« på Narsarsuaq Air Base.

Det foreligger oplyst, at hovedkvarteret på Narsarsuaq blev taget i brug i slutningen af 1942. Bygningen blev udvidet flere gange, men nåede at få sit nuværende udseende inden fredsslutningen i 1945. Efter krigen var der stor usikkerhed om baseområdernes fremtidige anvendelse, men i takt med udviklingen af »Den kolde Krig« steg den strategiske interesse for Grønland påny. Efter NATO-traktatens underskrivelse i 1949 kom der gang i de dansk/amerikanske forhandlinger om en opdatering af »Grønlandstraktaten«, og den 27. april 1951 kunne en ny baseaftale undertegnes. Den officielle betegnelse for denne bilaterale aftale imellem Danmark og U.S.A. er »The Agreement related to the Defence of Greenland«, og aftalen blev ratificeret af H. M. Kongen den 29. april 1951. – I henhold til denne aftale skal de to nationalflag vaje side om side på de dansk/amerikanske forsvarsområder, og på billedet ses den officielle flagparade, da flagene blev sat for første gang. (Foto: USAF PIO, 1952).



Parade for H. M. KONGEN på baven i Narsarsuaq 1952.

Kongebesøget i Grønland i 1952 blev afsluttet på den måde, at Kongeskibet »DANNEBROG« anløb Narsarsuaq med H. M. Kongen og Dronningen ombord. På kajen blev Kongen modtaget af Base Commander, colonel Horace E. Frink og chefen for Grønlands Kommando, kontreadmiral F. H. Kjølens samt forbindelsesofficeren, kaptajn K. Kirkegaard og medlemmer af staben. Endvidere ses basens hornorkester i baggrunden, medens »Air Police Squadron« danner »Honour Guard« til højre i billedet. Senere blev der afholdt en storstilet parade for Kongeparret på flyvepladsen, inden H. M. Dronning Ingrid tiltrådte hjemrejsen med SAS. (Foto: Chr. Vibe, 1952).



Udsigt over »Contractors Camp«.

Den T-formede bygning midt i billedet er DAC's kontorbygning (T-727A), hvor der var indrettet kontorer og tegnestue i fløjen mod sydøst. Indgangsdøren var anbragt i et vindfang for enden af bygningen. Udenfor kontorbygningen ses DAC-chefens »Chevrolet Sedan« parkeret, og længere mod venstre er der parkeringsplads for jeeps og lastkøretøjer. Den del af bygningen, der udgør »hovedet« i »T« et, rummede to familiebeboelser for de udstationerede ingeniører på familiestatus. Til venstre for kontorbygningen på den anden side af vejen ligger »Messebygningen« (T-721), der nedbrændte i vinteren 1956. Her spiste alt personel, idet der dog var reserveret adskilte spiseafsnit for mandskab og funktionærer. – Bygningen, der ses i forgrunden midt imellem de to førstnævnte bygninger er »DAC Biografen« (T-708A). På døren i gavlen ses opslag om spilletider og film. Bemærk den lille tilbygning til venstre, der er forbundet med biografbygningen med to rør. Dette er en »kalorifæ-re« eller et såkaldt »blæserfyr«, der suger kold luft ud for neden og blæser varm luft ind foroven i bygningen. Til venstre for biografbygningen ses to frysecontainere, og til højre ligger der to lagerbygninger. Bygningen bag »DAC's kontorbygning« (T-720) var indrettet til familiebeboelser, og i næste række bag denne lå i alt otte barakker (T-729 til T-736) indrettet til mandskabsbeboelser. Ved fjorden længst tilbage i billedet ses »Radiosonde stationen« og til højre herfor huset til opbevaring af brint-flasker. Yderligere et stykke til højre og noget nærmere ses den gule »NAVY-hangar«, der fra 1942–48 var hjemsted for de af US Navy udstationerede »CATALINA-fly« m.fl. (Foto: Johs. Larsen, 1954).

opretholde støttepunkter for de operative styrker fra »Strategic Air Command (SAC)«, og »Military Air Transport Command (MATS)«. ⁹⁶

I foråret 1951 medførte disse ændringer i strategiske og taktiske doktriner, at

U.S.A. – efter forudgående forhandling med Danmark – påbegyndte anlægget af den kæmpemæssige Thule Air Base (TAB). Denne omprioritering af de flyvemæssige opgaver indebar, at U.S.A. påny fik brug for Søndre Strømfjord,

bl. a. som mellemlandingsplads og alternativ for Thule Air Base (TAB). 11. september 1951 blev »BW-8« derfor officielt tilbageleveret til U.S.A., som på daværende tidspunkt allerede havde stationeret tilstrækkelige styrker til at overtage basen. Samtidig blev en udvidelse af startbanen påbegyndt.⁹⁷

»NEAC« ønskede fortsat at bibeholde »Narsarsuaq (BW-1)« som mellemlandingsplads på Nordatlanten, og som base for eftersøgnings- og redningsfly, og iværksatte derfor fra 1952 et renoveringsprogram for det oprindelige modulbyggeri af krydsfiner og træ. De nye bygninger og barakker blev opført som elementbyggeri i hollandsk chockbeton af civile firmaer, og indebar bl. a. en stor entrepriser for det danske entreprenørfirma »Danish Arctic Contractors« (DAC). Endvidere kom »Rederiet J. Lauritzen A/S« til at nyde godt af byggeriet, idet det blev rederiets polarskibe, der kom til at sejle betonelementerne fra Holland til Grønland.⁹⁸

For at anskueliggøre omfanget af den danske entreprenørmæssige indsats, kan det eksempelvis nævnes, at »DAC's« anlægsprogram for 1953 indeholdt følgende enkeltprojekter:

- 1 *stk.* »Warehouse«, med et grundareal på 61×122 meter og en højde på 7 meter delt i to afdelinger af en gennemgående brandmur og med særskilte afsnit til kontorer. Bygningen skulle forsynes med 6 porte dimensionerede således, at selv de største lastvogne kunne passere.
- 3 *stk.* »Dormitories«, i to etager, hver med 50 belægningsstuer og 25 badeværel-

ser, opholdsstuer, vaskeri og fyrrum. Bebygget areal pr. stk. 12×69 meter.

- 1 *stk.* »Theatre«, (13×35 meter, højde 6,5 meter) med siddeplads til 350 personer. Bygningen skulle kunne fungere både som teater og som biograf.

- 1 *stk.* »Operations Building«, på 18,5×34 meter i een etage, indrettet med operationsrum, skranke, »flight-planning rum« samt vejrtjeneste og diverse kontorer.

- 1 *stk.* »Communications Center«, på 15×37 meter i een etage, indrettet med »point to point« forbindelser og andre påkrævede kommunikationslinier samt 3 stk. dieselgeneratorer på hver 700 KW med tilhørende tavleanlæg.

- 1 *stk.* »Airmens Mess Hall« på 1100 kvadratmeter i een etage, monteret med køkkenmaskiner og fryserum og med en kapacitet til at bespise 300 mand samtidig.

I alt otte bygninger, inklusive alle tekniske installationer såsom: kloak, varme, ventilation, sprinkleranlæg, el-installation, vaskeri- og køkkeninstallationer.

Alle bygningerne blev bygget af »Schockbeton elementer«, der pr. skib blev transporteret fra Holland til basen. Elementerne blev leveret færdige og bestod af: Skorstene, søjler, dragere (udført i forspændt beton), bjælker, udvendige vægplader og indvendige vægplader samt tagplader udført af bimsbeton. Hertil kom andre elementer såsom færdige porte, døre, vinduer, isolationsmåtter af glasuld, korkplader, tagpap og beslag. Til samtlige bygninger blev der modtaget i alt 7.811 tons num-



»Dining-in-Night« hos »DAC«.

Når der var besøg fra moderselskaberne i Danmark, var det skik og brug, at man markerede dette med en »forstærket middag«. På billedet ses deltagerne i et sådant middagsselskab, der blev afholdt i anledning af civ.ing. Jens Thorsens besøg i 1954. De pågældende er fra venstre mod højre: *Siddende på første række:* Tove Christiansen (g. m. lejrchefen). – DAC's læge Grete Lage (g. m. Thorsen Christensen). – Karen Bank Petersen (g. m. Ole Bank Petersen). – Frk. Anne-Marie Hansen (Det danske Hotel, f. m. K. Kjeldsen). – *Stående bag damerne:* C. Thorsen-Christensen (civ.ing.). – Børge Kjeldsen (ing.). – R. B. Christiansen (lejrchef). – Kurt Ratje (bogholder). – Ludvig Nielsen (civ. ing., chef for DAC på NAB). – Forbindelsesofficeren, kaptajn K. K. Kirkegaard. – Civ.ing. Jens Thorsen (M&T). – Karl Becker (ingeniør). – Poul Jørgensen (civ.ing.). – Ole Bank Petersen (ingeniør). – *Øverste række:* Poul Møller (civ.ing.). – Finn Hemmingsen (montør). – Kurt Schilling (montør). – Breiner Jensen (civ.ing.). (Foto: Karl Becker, 1954).

mererede byggeelementer, der blev fragtet til Grønland på dansk køl.

En undersøgelse har vist, at »Rederiet Basse« var inde i billedet i 1953, og foretog et antal transporter fra Amsterdam til Narsarsuaq, men på grund af mindre hensigtsmæssigt skibsmateriel (»Single-deckers«), opstod der forholdsvis store transportskader undervejs. Det fremgår bl. a. af »DAC's« optegnelser, at så meget som 4,71% måtte erstattes ved fabrikation på stedet. Rederiet »J. LAURIT-

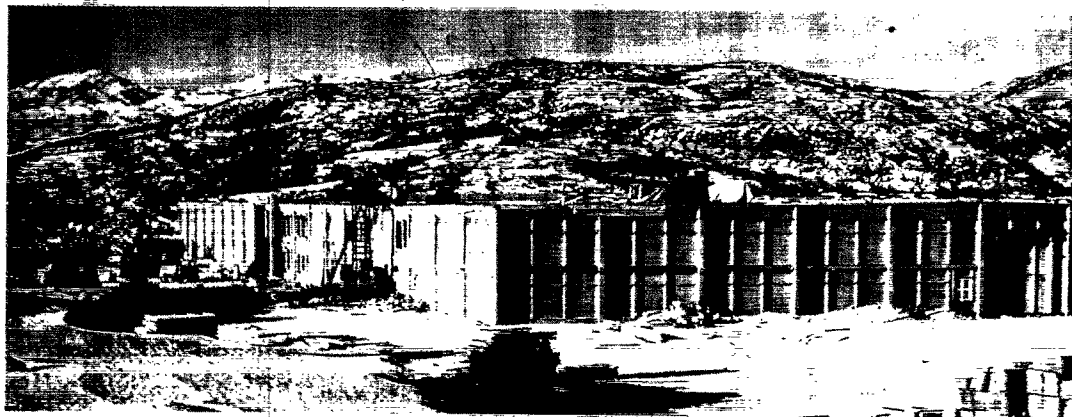
ZEN« rådede derimod over det rette skibsmateriel med indbygget mellem-dæk (Shelter deckers), og ved hjælp af to tidligere medarbejdere fra rederiet (befragter Poul Blankholm og prokurist Ib Johansen) er det lykkedes at rekonstruere besejlingsplanerne for 1954, 1955 og 1956.

Befragter Blankholms originale rejserapporter fra 1954 til 1957, indeholder bl. a. oplysninger om de stedfundne forhandlinger med firmaet »Schockbeton



»Warehouse (S-528)«.

»Base Supply Office (BASO)« med et varehus på over 7000 kvadratmeter var den største bygning, »DAC« opførte på Narsarsuaq. Her ses den bærende konstruktion under opførelsen i efteråret 1953. »Warehouse« blev bl. a. udstyret med et avanceret sprinkleranlæg, der automatisk kunne aktivere en alarmklokke både i og udenfor bygningen. Endvidere var brandsikringen opbygget på en sådan måde, at porten i den midterste skillemur automatisk smækkede i ved forhøjede temperaturer. Derved aktiveredes en kontakt, der igen udløste alarmen direkte på brandstationen (Fire Department). Bygningen blev taget i brug i eftersommeren 1954 og i de følgende tre år fungerede »BASO« efter hensigten. I løbet af 1957 blev alt inventar på basen solgt til norske opkøbere, og den følgende sommer blev varehuset derfor tømt og indholdet udskibet til Norge. Selve bygningen har dog »overlevet« de omskiftelige tider og er fortsat velbevaret den dag i dag. Den har i de forløbne år bl. a. været anvendt til forskellige garageringsformål og opmagasineringsformål og har i moderne tid på grund af sin størrelse og anvendelse fået betegnelsen »IKEA«. (Foto: Johs. Larsen).





Aktiviteter i havneområdet.

Medens et Lauritzen skib (S/S MARIA DAN) (1.503 brt./2.200 tdw.) ligger fortøjet på indersiden af kajen, er næste skib S/S LAURA DAN (1.495 brt./2.360 tdw.) allerede ankommet og er under manøvrering for at lægge til på ydersiden af pieren. De to fragtskibe var omtrent lige store og blev begge bygget i 1933 som mellemdæksbåde med fire luger. Længere til højre i billedet ses basens slæbebåd, der bl. a. blev brugt til at assistere store tankskibe ved fortøjning. Slæbebåden løste dog tillige en række andre opgaver, idet den f. eks. havde til opgave at holde havnen fri for isfelde samt at bryde den nyis, der dannede sig i havnebassinet. Endvidere blev slæbebåden benyttet til at trække specielle pramme med forsyninger til radio/vejrstationer på »Narsaq Point« og på »Simiutaq«. Endelig tjente slæbebåden som eftersøgnings- og redningsfartøj og som »back-up« for »Rescue-båden«.

(Foto: Johs. Larsen, 1954).

Zeist« i Holland, og det fremgår heraf, at der har været sejlet fra Amsterdam til Narsarsuaq, Kangerlussuaq og Thule. Der har dog tillige været taget enkelte laster i København, hvor firmaet »Højgaard & Schultz« angiveligt har fremstillet chockbetonelementer på licens. Ved en systematisk gennemgang af de enkelte rapporter, er det herefter lykkedes at fastslå, at følgende »Lauritzen-skibe« har været indsat i »Schockbeton-farten« til Grønland:

1954:

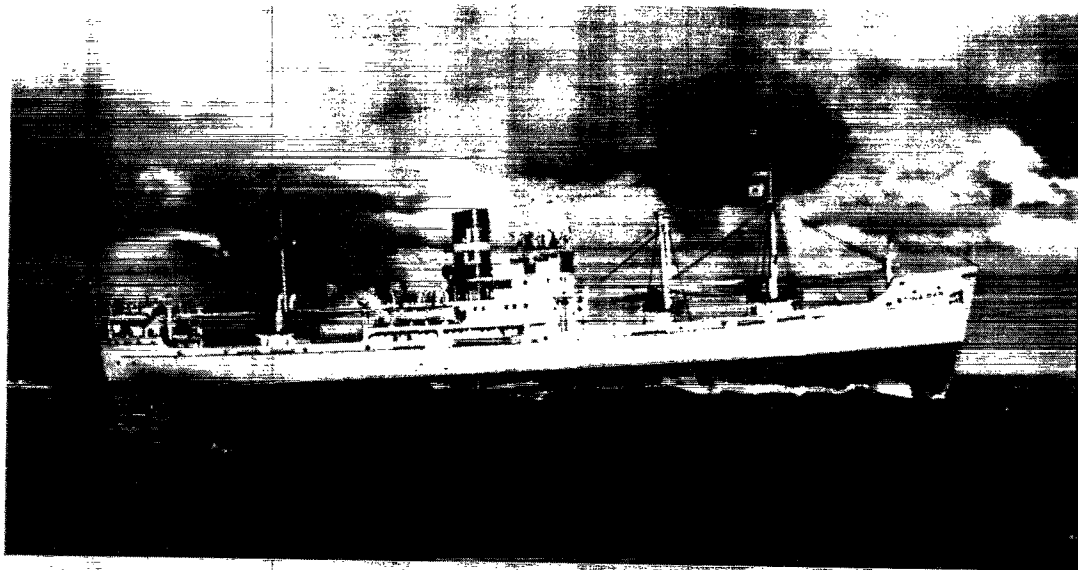
»STINA-DAN« fra Amsterdam til Kangerlussuaq, (B.W.-8).

»MARIA-DAN« fra Amsterdam til Kangerlussuaq, (B.W.-8).

»LAILA-DAN« fra Amsterdam til Narsarsuaq, (B.W.-1) og senere Simiutaq (B.W.-3), i alt 7.350 tons.

1955:

»MARIA-DAN« 900 tons fra Amsterdam til Kangerlussuaq og 950 tons til Narsarsuaq.



»S/S STINA DAN«.

Dette Lauritzen-skib var en af de mellemdæksbåde, der jvf. teksten blev indsat i »Chockbeton-farten« imellem Holland og Grønland i 1954-57. »STINA DAN« blev bygget af »Short Brothers, Ltd.«, Sunderland i 1949 og var som skibstype en »Open Shelter-decker«, der var isforstærket til »Lloyd's klasse 3«. Skibet blev drevet frem af en 2000 HK dampmaskine midtskibs, der kunne give den en normal fart på 12,5 knob. »STINA DAN« var forsynet med fem luger og mellemdæk og havde en total lasterumskapacitet på 201.870 kubikfod. Skibets brutto-tonnage opgives til 2370 bрт. med et deplacement på 3425 tons fuldt lastet. På billedet ses »S/S STINA DAN« i skærgården på vej mod det åbne hav efter at have afleveret sin last i Narsarsuaq. (Rederiet J. Lauritzen).

»LAURA-DAN« 1900 tons fra Amsterdam til Narsarsuaq.

»LAILA-DAN« 2200 tons fra København til Kangerlussuaq.

»SILJA-DAN« 1900 tons fra Amsterdam til Narsarsuaq og 1600 tons til Thule (B.W.-6).

»LINDA-DAN« 1200 tons fra Amsterdam til Thule.

»STINA-DAN« 2250 tons fra Amsterdam til Narsarsuaq samt 350 tons til Kangerlussuaq.

1956:

»STINA-DAN« 2800 tons fra København og Amsterdam til Thule.

»INGGA-DAN« 750 tons fra Amsterdam til Thule.

Som tidligere nævnt, blev »Grønlands Kommando« (GLK) pr. 1. august 1951 oprettet som treværnskommando, og stationeringen af »Luftgruppe Vest« på Narsarsuaq fik herefter en mere permanent karakter. Luftgruppen indgik nu i basens almindelige hverdag på linie med »Forbindelsesofficereren« og dennes funktioner samt »Flåderadio«, »DAC« og »Det danske Hotel«. Oprindeligt var luftgruppens officerer indkvarteret i den amerikanske »BOQ« (Bachelor Officers Quarters) i bygning T-558, medens personellet af sergentgruppen blev underbragt i bygning T-566 sammen med det marinepersonel, der passede radiostationen.

Disse bygninger var beliggende i nærheden af forbindelsesofficerens boligområde (T-562 og T-564) og umiddelbart sydvest for »Det store Varehus« (BASO, bygning S-528). I gården bag T-566 stod to radiomaster, og fundamentet til disse master kan endnu i 1991-92 påvises på stedet. Senere lykkedes det at få rådighed over T-567, der var sammenbygget med T-566, hvorefter alt personel blev samlet i disse to bygninger. Dette var et stort fremskridt for besætningsfællesskabet ved luftgruppen, bl.a. fordi personalet i følge »USAF Regulation« ikke kunne spise i den samme »Dining Hall« og iøvrigt havde status på tre forskellige klubber. Officererne havde naturligvis klubstatus i »Officers Club & Dining Hall«, sergenterne havde klubstatus i »NCO-club« (Non Commissioned Officers Club) men spiste i »Consolidated Mess Hall« sammen med korporaler, mather og menige, der havde status på »Airmens Club« (Ravens Roost).

Rent operativt modtog luftgruppen sine flyveordre fra »Grønlands Kommando« igennem flåderadioen i form af et telegram, der nærmere beskrev missionens art og omfang m.v. – Hvis der ikke forelå beordrede opgaver kunne luftgruppen selv iværksætte lokalflyvninger (skoleflyvning) o.lign., idet »Grønlands Kommando« dog altid skulle holdes orienteret om luftfartøjets bevægelser. Opgaverne var ofte rene transportopgaver, idet der i mange tilfælde ikke fandtes andre måder at få post og passagerer befordret på. Herudover bød opgavekomplekset på isrekognoscering, fiskeriinspektion og eftersøgnings- og

redningsopgaver (patientevakuering). Luftgruppen havde igennem alle årene et godt samarbejde med de amerikanske myndigheder på Narsarsuaq, og bestræbte sig altid på at stå til rådighed, hvis der opstod eftersøgningsopgaver, hvor et dansk luftfartøj kunne være behjælpelig med at lokalisere evt. forulykkede eller nødlandede fly.

En sådan situation opstod f. eks. i september 1952, hvor en amerikansk »C-47«, SKYTRAIN« mistede orienteringen under ekstreme vejrforhold, og til sidst måtte nødlande i skærgården ved »Tigssaluk« syd for Frederikshåb. Der deltog et stort antal luftfartøjer i eftersøgningen både fra Narsarsuaq, Keflavik og Goose Bay, men det blev en dansk CATALINA-besætning, der efter to dages forløb lokaliserede og reddede de fem nødstedte besætningsmedlemmer. På billedet herunder ses den pågældende besætning fra »Luftgruppe Vest« ved hjemkomsten til Narsarsuaq 8. september 1952.

I 1951 havde »NEAC« etableret en redningsseksadrille på Narsarsuaq: »51' ST Air Rescue-Squadron«, der var udrustet med fire amfibiefly af typen »SA-16, ALBATROSS«, og en »SC-47, SKYTRAIN« med skiunderstel samt to stk. »Silkorsky, S-51« helikoptere. Luftgruppe Vest havde igennem årene et forbilledligt samarbejde med kollegerne fra »51' ST ARS« indenfor alle besætningskategorier, og ofte blev operative og tekniske spørgsmål løst ved fælles hjælp.

Mellem Jul og Nytår 1953/54 gik det hårdt ud over »51' ST ARS« idet enheden mistede næsten alt sit materiel ved



»Laufgruppe Vest«.

I sommeren 1952 blev »CATALINA 856« stationeret på Narsarsuaq for en fem måneders periode. Den 5. september forsvandt en amerikansk C-47 (34-5599) på vej fra New Foundland til Narsarsuaq med en besætning på fem mand ombord. Flyet blev i de følgende dage eftersøgt uden held fra Kap Farvel til Frederikshåb med et stort antal fly inkl. en »SA-16, ALBATROSS« fra »51st Air Rescue Squadron« på Narsarsuaq, to stk. »P2V, NEPTUNE« fra henholdsvis Island og Labrador samt et civilt eftersøgningsfly fra Gander. Det blev imidlertid telegrafisten på »CATALINA-856«, der opfangede nødsignalerne fra det forsvundne fly, og ved hjælp af radiopejlinger lykkedes det CATALINA-besætningen at finde frem til den rigtige position (61°22' N, 48° 52' W). Tidligt om morgenen den 7. september landede »Cat-856« ved Tigssaluk og samlede de fem nødstedte op ved hjælp af flyets »6-mands dinghie« (gummibåd). »CATALINA-maskinen« afgik herefter til Grønnedal, hvor Marinen stod klar til at tage sig af de fem forkomne amerikanere. Den følgende dag klarede vejret op på Narsarsuaq, og kl. 1115 landede »CATALINA 856« på »B.W.-1« efter denne vel gennemførte redningsmission. CATALINA-besætningen blev efter hjemkomsten fotograferet til »Air Force Times« og blev iøvrigt »rost i dagsbefalingen« både af Grønlands Kommando (kontreadmiral F. H. Kjølser) og af »Basecommander på NAB« (colonel Horace E. Fink, Jr.). – På det officielle USAF-foto, der blev taget den 8. september 1952 umiddelbart efter hjemkomsten til »NAB«, ses fra venstre mod højre: 1^{ste} telegrafist Erling Eriksen – navigatør H. Steinbeck – 2^{den} tekniker John Nielsen – 3^{die} tekniker Palle Krogh-Thomsen – flymaskinist C. O. M. Hansen – 2^{den} telegrafist C. O. Kjeldsen – 2^{den} pilot Otto Krarup – kaptajn Kjeld Petersen. (Foto: USAF (PIO/NAB/NEAC)).



»51'ST AIR RESCUE SQUADRON«.

Redningseskadrillen blev tildelt bygning T-362, som var beliggende umiddelbart øst for det gamle »Flyvetårn« (T-359). Her havde »51'st ARS« indrettet kontorer, operationsrum og opholdsafsnit for de flyvende besætninger m. m. På parkeringsområdet for »transitfly« ses to »C-54, SKYMASTER« og halen af en tredje. Disse firemotorede transportfly blev igennem en årrække anvendt til befordring af post, passagerer og gods imellem de amerikanske baser på New Foundland, Labrador og Grønland. Til højre for »Flyvetårnet« ses »Air Terminalen« (T-358), der både rådede over et afsnit til post og fragt og en afgangshal med ventesal for passagerer. Den sydlige halvdel af terminalen var oprindeligt tildelt brandstationen, men denne blev i 1954 etableret i nye lokaler ved hangaren (bygning S-458). Til venstre for Terminal-bygningen og syd for flyvetårnet ses et større bygningskompleks (T-357), hvor »Base Operations« havde til huse. Her var indrettet: »Met. Office« (vejrtenesten), »Briefing« og »Flight Planning« m. v. – Helt til venstre i billedet ses »Headquarters Building« (T-356), der eksisterer den dag i dag og senest er taget i anvendelse til at huse den permanente udstilling om Narsarsuaqs bebyggelseshistorie og udviklingshistorie. Imellem denne bygning og »T-362«, hvor redningseskadrillen holdt til, lå »detentionen« og »Air Police Squadron's« vagtlokaler i to tøndehuse (T-360 og T-361). (Foto: K. C. Madsen, 1951).

en serie uheld og usædvanlige hændelser. Tre »ALBATROSSER« gik tabt under en voldsom storm 26.-27. december 1953, hvorunder taget bl. a. blæste af gymnastiksalen, og hvor der iøvrigt skete omfattende ødelæggelser på pladsen. De resterende luftfartøjer var under tag i hangaren. Et forsøg på en rekonstruktion af det vejrmæssige forløb har givet

følgende forklaring på hændelsen. Der var i løbet af december kommet en del sne på pladsen, og da en voldsom »föhn« 2'den Juledag forårsagede, at temperaturen steg fra ca. minus 12 til plus 12 grader, blev hele forpladsen og parkeringsområdet islagt og glat som en skøjtebane. Da vinden gradvis steg til orkanstyrke og i stødene var oppe på ca. 200



»51ST Air Rescue Squadron's« logo.

På gavlen ud imod vejen opsatte redningseskadrillen senere sit logo, der her ses afbilledet. Motivet forestiller en »SA-16, ALBATROSS«, der redder en nødstedt flyver ved at samle ham op fra en »Dinghie« (gummiflåde). Det fremgår af påskriften i nederste højre hjørne, at skiltet er opsat/malet den 6. august 1954. (Foto: Paul E. Ancker).

km/t, begyndte »ALBATROSS-flyene« at vippe og rokke så meget, at de tilsidst blev løftet over de stopklodser, der var lagt for hjulene. Ganske vist var parkeringsbremserne sat, men på den glatte skrånende flade, hjalp det ingenting – flyene rutschede simpelthen ned over flyvefeltet. Den amerikanske servicevagt forsøgte at »indfange« flyene ved hjælp af en traktor, men denne kunne heller ikke stå fast, og hver gang han forsøgte at koble et af flyene til traktoren, skred »ALBATROSSEN« netop så meget baglæns, at trækstangen ikke kunne nå. Den ulige kamp imod elementerne endte med, at en »ALBATROSS«

bakkede ind i fundamentet til flyvetårnet og videre ind i »Base Operations«, medens en anden ramte en parkeret tankvogn, der væltede. Begge fly blev totalt ødelagt og måtte afskrives. På et tidspunkt begyndte parkeringsbremsen at »skride« på den tredje »ALBATROSS«, hvorefter flyet tog retning nedad banen imod fjorden. Her bakkede den ca. 300 meter ud over isen, hvor den sank igennem ved en våge og blev hængende nogle dage, inden den forsvandt helt under overfladen.

Den fjerde »ALBATROSS«, der havde været garageret i hangaren under stormen, måtte den 29. december efter-



»SA-16, ALBATROSS«.

»51st TH Air Rescue Squadron« på Narsarsuaq var tildelt fire stk. »SA-16, ALBATROSS. Typen var udviklet efter krigen af »Grumman Aircraft Co.« og fløj første gang i 1947. »ALBATROSS« var konstrueret som et to-motoret amfibiefly, men der var tillige mulighed for at lande på sne, idet der kunne påsættes en mede under kroppen og to små støtteski under de faste floterer på vingerne. »SA-16« var udstyret med to »Wright 1820-76, Cyclone«, 9 cylindrede stjernemotorer på hver 1.425 HK og havde på kroppen installation for fire startrakter såkaldte »JATO-units« (»JATO« står for »Jet Assisted Take-OFF«). Flyet var udstyret med vinge-flaps og reversible propeller, hvilket gjorde både bøjemanøvrer og andre vandoperationer betydelig enklere. Marchfarten opgives til ca. 225 mph. (360 km/t), og hoveddimensionerne var: Vingspænd: 96 fod (29,46 m). – Længde: 64' 7" (19,38 m). – Højde: 24' 5" (7,40 m). – Udstyrmæssigt var »SA-16, ALBATROSS« et langt mere moderne fly end »CATALINA« specielt m. h. t. varmesystem og isolering m. m. På andre områder var »ALBATROSS« derimod knapt så velegnet til operationerne i Grønland. »ALBATROSS's« mere komplicerede understelskonstruktion medførte ved lave kuldegrader, at mikrokontakter og låsepaler isede til, således at understellet ikke kunne fungere. På »CATALINA« kunne man bedre komme til at arbejde med tingene under flyvning og herunder skrabe is af understellets knæled, medens hovedhjule var i bevægelse, enten op eller ned. (Foto: Karl Becker, 1954).

lades på indlandsisen, hvor den var kørt fast i sneen i eskadrillens øvelsesområde ca. 38 nm (70 km) øst for Narsarsuaq. »SA-16« var godkendt til sneoperationer, idet flyet kunne forsynes med en mede under skroget og to små støtteski anbragt på de faste floterer. Et nyt forsøg på at redde denne »ALBATROSS« blev gjort den 2. januar, hvor en »Sikorsky, S-51« fløj besætningen og derefter 4 stk. »JATO-units« op til det forladte luftfartøj. (»JATO« står for »Jet Assisted Take Off«, og hver af disse

trykflasker kan, når de antændes, udvikle en trækraft, der svarer til 1000 lbs. »thrust« i 14 sekunder). Normalt anbringer man sådanne »JATO-bottles« med to på hver side af skroget, men da man allerede den 29. januar havde forsøgt denne løsning uden resultat, besluttede man at forsøge at montere to »JATO-bottles« på vingerne for at skabe et vridningsmoment, der kunne rykke flyet løs i startfasen. Forsøget faldt mindre heldigt ud, idet flyet væltede så propellen på den ene side snittede ind i

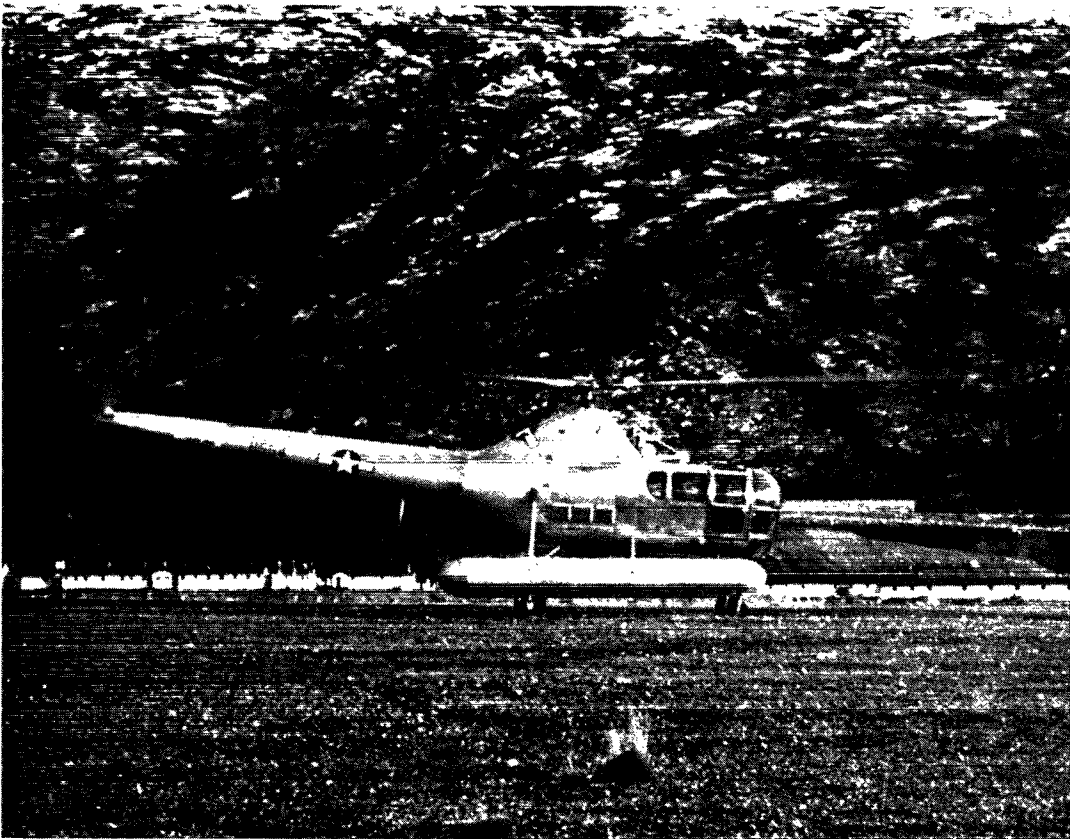
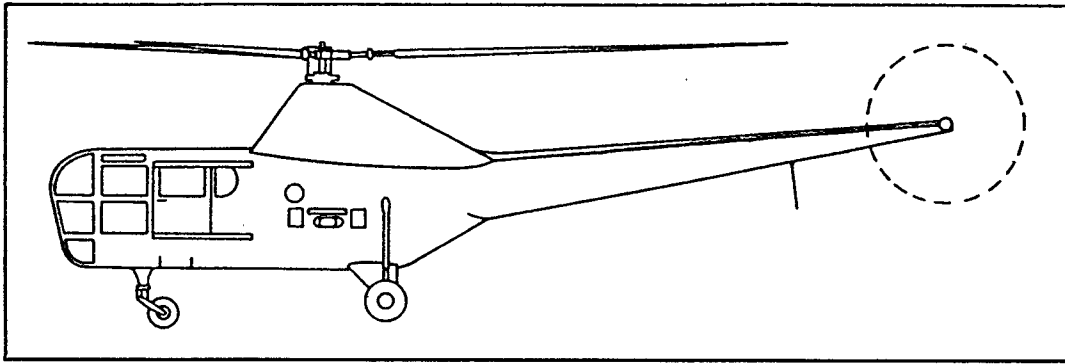


»SC-47, SKYTRAIN«.

»51TH Air Rescue Squadron« på Narsarsuaq rådede endvidere over en »SC-47, SKYTRAIN« udrustet med ski og »long range tanks«. »C-47's« dimensioner og tekniske specifikationer har allerede været omtalt tidligere, men flyet havde i den særlige »Rescue-version«, der her er tale om, fået sin brændstofbeholdning suppleret med en indbygget tank, der gav »SC-47« forøget rækkevidde. Ski installationen bestod af to hydraulisk opererede hovedhjulsski og en fast halehjulsski. Skiene på hovedhjulene kunne hæves og sænkes afhængig af, om man ønskede at lande på land eller sne. Imidlertid stak hovedhjulene altid en smule neden for skiene, hvilket betød, at man f. eks. kunne lande på snedækket havis med skiene nede. Hvis man landede på en sådan ujævn overflade, ville hovedhjulene bære, indtil man løb ind i en snedrive, eller indtil underlaget gav efter, hvorefter skiene ville tage over og bære vægten af flyet. Et af problemerne ved skioperationer med »SC-47« var altid, at skiene kunne fryse fast efter landingen på grund af den friktionsvarme, der opstod i selve afløbet. Proceduren gik derfor ud på, at man efter enhver landing på sne skulle holde flyet i gang og taxie langsomt rundt, indtil skiene var blevet afkølede og påny havde antaget temperatur efter omgivelserne. Senere gik man over til at modificere undersiden af skiene med en teflon belægning, der dels var meget stærk, og dels nedsatte risikoen for fastfrysning. (Foto: Karl Becker, 1954).

skrog og cockpit. Situationen var nu blevet yderligere forværret, men i løbet af januar lykkedes det faktisk at få »ALBATROSSEN« repareret og gjort flyveklar, idet eskadrillen benyttede deres »SC-47, SKYTRAIN« med skiunderstel til at fragte teknikere og reservedele frem og tilbage til havaristedet. »ALBATROSSEN« blev samtidig lettet for alt overflødigt udstyr, og det foreligger oplyst, at selv »bundbrædderne« blev taget ud. En af de første dage i februar var man endelig klar til at vove forsøget, og

denne gang lykkedes det at få »ALBATROSSEN« i luften og få den fløjet sikkert tilbage til Narsarsuaq. Desværre skete der samtidig det meget beklagelige, at da »SC-47-flyet« skulle taxie ud til start, brød en snebro sammen under det ene understelsben, hvorved hjul og ski kom i bekneb i en gletcherspalte. Dette var et ret håbløst tilfælde, da man ikke havde muligheder for at løfte flyet op af spalten, og denne »SC-47 SKYTRAIN« (43-48765) måtte derfor efterlades på indlandsisen på position (61°08'N,



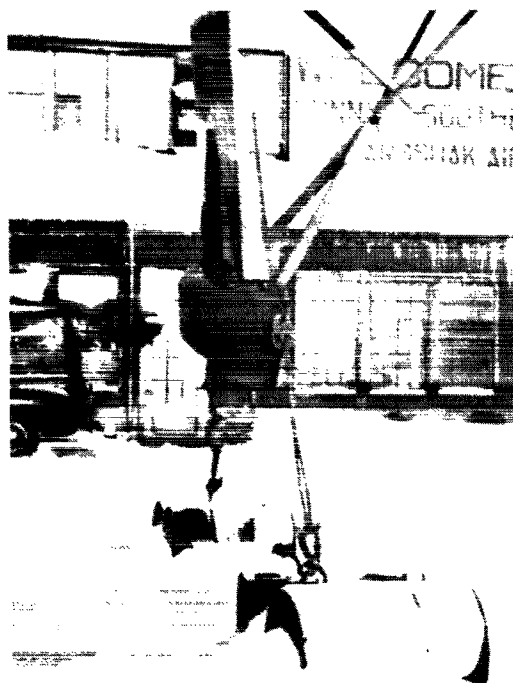
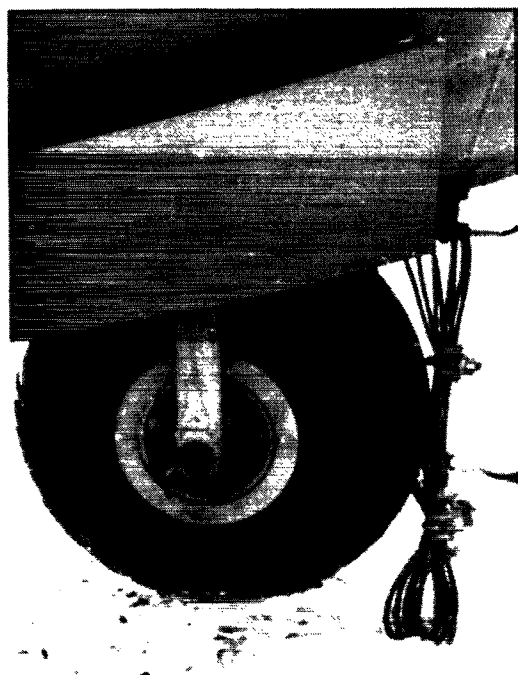
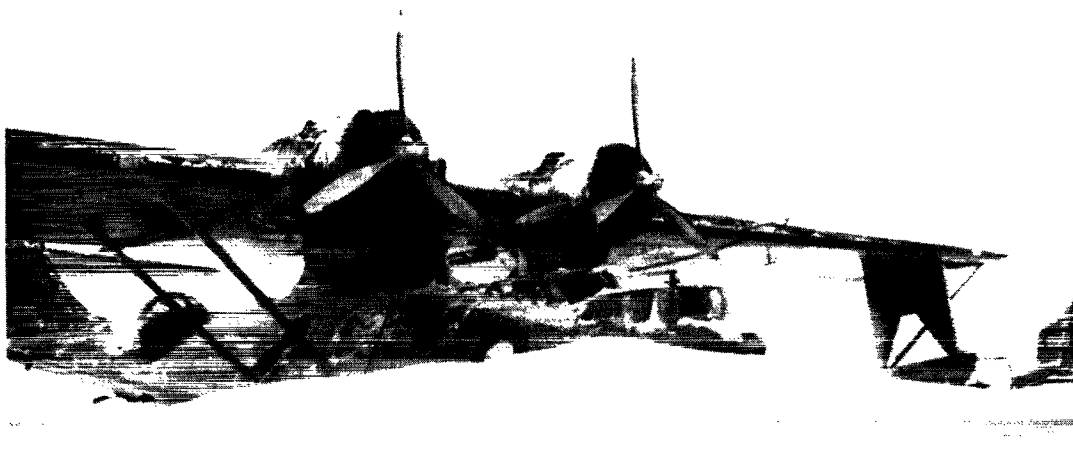
»Sikorsky, S-51«.

»51st TH Air Rescue Squadron« på Narsarsuaq var tildelt to stk. »Sikorsky, S-51« helikoptere, der i 1955 blev udskiftet med 2 stk. »Sikorsky S-55«. På stregtegningen ses »S-51«, der i USAF fik betegnelsen »H-5F«. Helikopteren blev udviklet i løbet af 1946/47 og kom i serieproduktion i 1948. »S-51« var forsynet med en tre-bladet hovedrotor og en tre-bladet halerotor, der blev drevet af en »Pratt & Whitney«, R-985, Wasp Jr., 9 cylindret stjernemotor. Rotordiameteren var på 48 fod (14,63 m), og helikopterens totale længde var 57 fod (17,39 m). Helikopteren blev fløjet af en pilot og kunne medføre tre passagerer, medens dens totale løftekapacitet angives til 1250 lbs. (567 kg). Den mest økonomiske marchhastighed lå på 85 mph. (136 km/t) og den største rækkevidde på ca. 260 miles (420 km). (JANE's: »All The Worlds Aircraft«, 1948).



»Julestormen«, den 26./27. december 1953.

På det første billede ses den »SA-16, ALBATROSS« (USAF 1063), hvor parkeringsbremsen svigtede med det resultat, at flyet blæste ud på isen. Som det vil fremgå er islægget relativt tyndt, og et stykke ude er luftfartøjet sunket igennem, men bæres oppe af vingerne og halen. Senere sank »ALBATROSS-flyet« yderligere igennem, og på næste billede ses kun spidsen af halen og en lodret propellertip stikke op over isen. Det sidste billede er taget i retning mod »Rescuebroen«, der ses bag den overisede halefinne. (Foto: E. Eriksen, 1953).



Fortøjning af »CATALINA 854« 26./27. december 1953.

Som det vil være fremgået af teksten og de viste billeder, gik »Julestormen« hårdt ud over det amerikanske materiel, og det var derfor ikke mærkeligt, at der fra officielt hold blev stillet spørgsmål om, hvordan det kunne gå til, at den danske »CATALINA-854« »overlevede« stormen, medens tre amerikanske maskiner blev ødelagt. Forklaringen fremgår af nærværende tre billeder taget af besætningen på »854« i juledagene 1953. På første billede ses »CATALINA'en« i snemasserne før stormen. På billede nr. 2 ses næsefortøjningen bestående af en firedobbelt wire forankret i en nedstøbt øjebolt, og på det sidste billede ses de nedrullede flydere bundet fast til hver fire olietromler. Samtidig med at flyet var sikret på denne måde, holdt besætningen døgnvagt i hangaren, således at man kunne gribe ind i tide, hvis stormen skulle splintre rorklodserne, eller hvis andre uforudsete hændelser skulle indtræffe. (Foto: H. Bang, 1953).

44°05'W). Nogle dage senere havarede endelig »S-51« helikopteren under en lokal flyvning, hvor den blev ramt af en kastevind i landingsfasen, der forårsagede at et rotorblad ramte asfalten.

Dette var en barsk virkelighed for de involverede besætninger og chefer, og serien af havarier kunne selvsagt ikke undgå at påkalde sig opmærksomhed højere oppe i systemet i »NEAC« »North East Air Command«. Da undertegnede første gang kom til Narsarsuaq i maj 1954, var sagen fortsat »varm«, og det kan ikke undre, at chefen for »51' STARS« (major Chessington) ofte fandt anledning til at fremsætte manende betragtninger over »De særlige grønlandske forhold«.

Netop i disse år blev færgetrafikken via Narsarsuaq genoptaget, og store formationer af jagerfly passerede fra 1952 til 1957 igennem Narsarsuaq på vej til Europa.

Leveringen af disse jagerfly var et led i den våbenhjælp, som blev ydet til NATO-landene i Europa af U.S.A. Flyene var af typerne: »F-84, THUNDERJET«, »F-86 SABRE« og »T-33 SILVER STAR«. Endvidere sås et større antal canadisk byggede »SABRE MK. V.« blive færgefløjet igennem Narsarsuaq på vej til den britiske besættelseszone i Tyskland. Formationerne bestod typisk af 40 til 80 jagerfly, der fra forskellige steder i U.S.A. og Canada samledes på Goose Bay i Labrador. Herfra gik ruten på traditionel vis via Narsarsuaq til Keflavik og videre til Prestwick i Scotland.

For at sikre flyvningerne navigationsmæssig og teknisk støtte blev der i hvert enkelt tilfælde indsat et antal led-

sagefly, der typisk kunne være en kombination af »C-54 SKYMASTER«, »B-26 INVADER« og »SA-16 ALBATROSS«. Endvidere benyttede canadierne sig af typen »NORTHSTAR (ARGONAUT)« til at bringe det tekniske personel og jordudstyret fra sted til sted. De amerikanske besætninger indgik i en stor pulje, hvilket betød, at der var god tid til afspadsering og ferie m. v. imellem de enkelte færgeflyvninger. Canadierne derimod, var ikke ret mange flere, end der skulle bruges hver gang. De kom derfor til at udføre flere ture end amerikanerne, og ofte hurtigt efter hinanden.⁹⁹

Årene fra 1952 til 1956 blev de mest aktive på og omkring Narsarsuaq. Selve basen havde i dette tidsrum en bemanding på ca. 1.500 mand inklusive familier og pårørende (børn). Hertil kom radiostationen på Narsaq-Point med en bemanding på ca. 15-20 mand og funktionerne på »Bluie West 3, Simiutaq« med en mandskabsstyrke af størrelsesordenen 45-50 mand. De civile firmaer, der byggede på kontrakt med U.S.A.F. var ikke oppe på fuld mandskabsstyrke hele året, men i anlægssæsonen fra april til oktober var der i disse år et sted imellem 600 og 1000 civile håndværkere igang på pladsen. Dette mandskab var dels amerikanere og canadier, antaget af »North Atlantic Contractors (NAC)« og dels håndværkere rekrutteret af »Danish Arctic Contractors (DAC)«. Endvidere indgik forskellige »subcontractors« bl. a. fra New Foundland.

Hvis man vælger at betragte befolkningstallet i en vintersituation, hvor både havneaktiviteter og anlægsaktivi-



Færgeflyvning af jagerfly via »B.W.-1«, 1952-57.

Efter NATO-traktatens indgåelse i 1949 påbegyndte U.S.A. og CANADA en levering af jagerfly som »V'åbenhjælp« til medlemslandene i Europa. Jagerflyene samledes på »Goose Bay« i Labrador og fløj herefter i samlede formationer over »Davis-strædet« til Narsarsuaq (B.W.-I). Imellem 1952 og 1957 blev der på denne måde »færge-fløjet« mere end 3000 jetjagere til Europa. På billedet ses ca. 80 stk. »F-84G, Thunderjet«, der i dette tilfælde er parkeret i tre rækker på langs af rampen. »F-84, Thunderjet« blev bygget af »Republic Aviation Corporation« som en ensædet jagerbomber, der kunne medtage en betydelig last af bomber, napalm og raketter m.m. Desuden var flyet forsynet med seks 0,50" maskingeværer, hvoraf to var anbragt ved vingeroden og de fire i næsen. »F-84G« var forsynet med en Allison J35-A-29 jetmotor, der kunne udvikle 5.600 lbs. (2.542 kg) trykkraft. Jagerens hoveddimensioner var iøvrigt: Spændvidde: 36' 5" (11,41 m). – Længde: 38' 2" (11,71 m). – Højde: 12' 7" (3,84 m). – Hastighed: March 0.815 svarende til 1.000 km/t i lav højde. Praktisk tophøjde: 35.000 fod (10.668 m). Bemærk, at flyene var forsynede med to ekstra brandstoftanke ophængt på »pylons« (bombeophængene) for at give forøget rækkevidde. En »F-84« i denne konfiguration kunne uden vanskeligheder holde sig i luften i op imod 5:00 timer, hvilket gav den en rækkevidde på 15-1600 sømil eller ca. 3000 kilometer. (Foto: E. O. Hansen, 1952).

teter var nede på et minimum, fremgår det eksempelvis af forlægget, at der i vinteren 1955/56 har været i alt 1.589 personer på Narsarsuaq fordelt på følgende funktionsområder:¹⁰⁰

Headquartes Squadron	128
Air Base Squadron	341
Materiel Squadron	340

U.S.A.F. Dispensary (Base Hospital)	71
Airways and Air Communication Squadron	211
51'st Air Rescue Squadron	150
5'th Weather Squadron	33
Auditor General Squadron	2
Office of Special Investigation	3
6'th Air Postal Squadron	6



»SABRE V« i canadisk bemaling.

En gang imellem var banen ikke lang nok – eller rettere sagt, piloterne var ikke vant til at bedømme afstande under grønlandske terræn- og sigtforhold. Det hændte derfor undertiden, at en pilot landede med for stor fart og/eller for langt oppe ad banen, hvorefter han måtte »op at stå på« bremserne for at få hold på sit jagerfly. En canadisk »SABRE V« kørte i 1952 ud over baneenden og endte på vejen øst for flyvefeltet. Næsehjulet brød sammen, medens flyet kørte ned ad skråningen, hvorved næsehjulslemmene blev deformerede og »drotankene« blev bulede, men herudover skete der kun ringe materiellmæssig skade. Piloten skap uskadet og kunne selv forlade cockpittet. Hændelsen gav anledning til, at banen blev forlænget med et »overrun« på ca. 300 meter imod nordøst, hvorved der blev skabt lidt mere plads til fejlvurderinger, uden at følgerne blev katastrofale. – Den canadiske »SABRE V« var bygget på licens med »North American«, der havde udviklet typen (»F-86E, SABRE«). Forskellen lå mest på det motormæssige, hvor den canadiske version var forsynet med en »Orenda-motor« på ca. 6.350 lbs. (2.880 kg) trykkraft, medens »F-86E« var udstyret med en »General Electric, J47-jetmotor, der kunne udvikle ca. 5.600 lbs. (2.540 kg) trykkraft. Dimensionerne på de to versioner var helt ens, ligesom pileformen var den samme. Spændvidde: 37' 1" (11,31 m). – Længde: 37' 6" (11,43 m). – Højde: 14' 8" (4,48 m). – Maksimal hastighed: March 0.88 svarende til 1.072 km/t i lav højde. – Praktisk tophøjde: ca. 45.000 fod (14.000 m). – »F-86E« og »SABRE V« var begge luftforsvarsjagere, der havde en begrænset rækkevidde, og selv med »drotanke« påmonteret, som vist på billedet, var brændstofteserverne på ruten via Grønland og Island yderst marginale. (Foto: E. O. Hansen, 1952).

1708'th Ferrying Group	2	Civilian Contractors	67
Det 5., 7278'th GU.TTC		Civilian employees	10
(Army Transportation)	78	Danish Hotel (civilian staff)	4
Pipe Lines on Narsarsuaq		Dependents (wives and children)	135
Air Base	3		
Danish Military Personnel	5	I alt	1.589



Marinepersonel fra Grønnedal på kursus på »NAB«.

Efter aftale imellem Chefen for Grønlands Kommando (kontreadmiral F. H. Kjølsten) og »Base Commander NAB«, colonel Horace E. Frink, Jr. deltog en fenrik og tre værnepligtige af maskinlinien fra Marinestation Grønnedal i efteråret 1952 i et kursus ved »Fire Department« på Narsarsuaq. På billedet overrækker colonel Frink diplomer efter kursets afslutning på sit kontor i »Headquarters Building«. I et ledsagende brev dateret 2. december 1952 til chefen for Grønlands Kommando skrev colonel Frink:

»Dear Admiral Kjølsten:

I would like to take this opportunity to express my appreciation for the excellent calibre of men that you have sent to Narsarsuaq to complete the course in fundamental firefighting and basic structural firefighting. Each and every man that has attended this course, not only diligently applied himself to the theory and practice of fire prevention and firefighting, but by their exemplary conduct on the station they have brought great credit to the Danish Armed Forces.

Sign.: Horace E. Frink, Jr., Colonel, USAF, Commanding«

(Foto: USAF (PIO/NAB/NEAC).

Såvel færgeflyvningerne som de bygningsmæssige aktiviteter førte naturligt en række andre aktiviteter med sig i sommerhalvåret. Her tænkes f.eks. på

det pulserende liv omkring flyvepladsen, når der ankom fra 40-80 jetfly, der skulle parkeres og serviceres etc. Ligeledes steg trafikken på vejnettet til og fra

havnen voldsomt i forbindelse med losning og bortkørsel af bygningsselementer og forsyninger m. m., der i skibssæsonen ankom med korte mellemrum.

De mange fremmede gæster på pladsen medførte en naturlig udvidelse af klublivet, og der var i disse år syv forskellige klubber til rådighed på Narsarsuaq. Basen havde sit eget »swing-orkester«, der havde antaget navnet »*The Ravens*«, og orkesterets kendingsmelodi »*Night Train*« lød om aftenen på skift fra de forskellige klubber. De officielle var: »*Ravens Roost*« (Airmens Club), »*Three Musketeers Club*« (Non Commissioned Officers Club), »*Officers Club*« (der tidligere tjente som »Dining-hall« for officerspersonellet) og »*Civilian Club*«, hvor alle civile havde adgang. Herudover var der en række lokale klubber i de respektive områder f. eks. ved »DAC« og »NAC« samt på hospitalet. Endelig var der »Det danske Hotel«, der blev etableret i 1952 som transithotel i forbindelse med SAS-beflyvning, men hvor der også foregik et vist socialt samvær.¹⁰¹

På ovennævnte baggrund kom det som lidt af et chok, da det i løbet af 1956 rygtedes, at en omlægning af kommandostrukturen var under forberedelse. På besluttende niveau i U.S.A.F. havde man i løbet af 1955 revurderet den strategiske situation, og var kommet til den slutning, at en massiv udbygning af de strategiske bomberstyrker ville være påkrævet. Et sådant byggeprogram ville stille meget betydelige krav til økonomi og ressourcer, og for at opnå de nødvendige besparelser andre steder, måtte Strategic Air Command gå ind for en fi-

losofi, der prioriterede opbygningen af de strategiske styrker, og gav afkald på en række oversøiske baser, der hovedsagelig tjente fredsmæssige formål. Dette blev Narsarsuaqs skæbne!¹⁰²

Amerikanerne forlader Narsarsuaq

I løbet af 1956 blev der indledt forhandlinger med danske myndigheder om at overtage Narsarsuaq og de dertil knyttede faciliteter og funktioner m. v., men ingen af fagministerierne (Ministeriet for Grønland, Forsvarsministeriet eller Trafikministeriet) fandt, at Danmark havde den fornødne baggrund for at overtage denne kæmpebase. Den 1. april 1957 ophørte »NEAC« med at eksistere, og kommandoens opgaver blev integreret i ansvars- og funktionsområderne for »Continental Air Defence Command (CADC)«, der igen fordelte opgaverne i regionen imellem »64th Air Defense Division (ADD)«, der blev ansvarlig for hele områdets luftforsvar, medens »SAC« overtog baserne og de resterende opgaver.¹⁰³

I løbet af fjerde kvartal af 1956 og første kvartal af 1957 blev basens mandskabsstyrke gradvis reduceret, samtidig med at familierne blev sendt hjem uden afløser. I andet kvartal af 1957 begyndte nedlukningen for alvor, og bygningerne blev skoddet til, efterhånden, som de blev forladt. Det første samlede område, der blev lukket, var »Area 6« (hospitalet). I de tre sidste dage af april flyttedes hospitalsfunktionen til bygning S.385 i »Area 3«, hvor der blev oprettet et infirmeri, medens det resterende hospitalsudstyr m. m. blev pakket ned og udskibet. De civilt



Klublivet på Narsarsuaq Air Base 1952-57.

Der var i »de glade halvtredser« syv officielle klubber på basen, men tre af disse: »Officers Club«, »NCO Club« og »Ravens Roost« udgav hver især en månedlig aktivitetskalender. Nogle dage kunne der være »Happy hour« i baren fra 1700-1800 fulgt af et særligt middagsarrangement i italiensk, kinesisk eller mexikansk stil. Hver anden torsdag var det »Bingo-Night«, og den torsdag, hvor der ikke blev spillet »Bingo«, var det »Gambling Night« med »Poker Game«, »Black-Jack« og »Roulette Wheel«. Fredag aften var helliget en »Free Beer Night« med »One dollar T-bone Steaks« eller evt. »Lobster Night« med hele hummere for ingen penge. Om lørdagen var der normalt et show eller et andet arrangement med dans, hvor stilen skiftede efter årstiden. Musikken blev enten leveret af »The Ravens«, som var basens officielle »Swingband«, eller et orkester forskrevet udefra. Det kunne f. eks. være et orkester på kontrakt med klubberne, eller et såkaldt »USO-Show«, hvor kunstnere og orkester var betalt af »United Service Organization« for at turnere imellem baserne inden for »NEAC's« område (Canada, New Foundland og Grønland). Var det karnevalstid, kunne man undertiden blive inviteret til »Shiprecked Party«, hvor man kom i klude og pjalter, som om man havde været strandet på en øde ø i et par måneder. Til andre tider kunne det gå helt anderledes til med et »Formal Dance Party«, hvor mændene var i hvid smoking og damerne i store aftenkjoler. Endelig var der en gang om måneden »Dining-in-Night« (Messemiddag) for mændene alene, hvor man mødtes i selskabsuniform, og hvor der blev hilst velkommen til dem, der var kommet i månedens løb, og taget afsked med dem, der skulle rejse i løbet af de næste 30 dage.

Undertiden kunne vejrforholdene foranledige, at op imod 100 jagerfly »strandede« på Narsarsuaq i flere dage. Ved sådanne lejligheder kom der selvsagt ekstra gang i klublivet, og basens få ugifte piger fik naturligvis hurtigt overtegnet deres aftalekalender. (Foto: Paul E. Ancker).

GREENLAND AIR BASE
Non Commissioned Officers' Open Mess
 NARSARSSUAK, GREENLAND
 — 1952 —

E.O. Hansen
 THIS CERTIFIES THAT

is entitled to all privileges and benefits of club

CHARTERED MEMBER OF

Charles J. [unclear]

Membership Card

Officers' Open Mess No. **53**

NARSARSSUAK AIR BASE
 OFFICERS' MESS

LT. ERIK FINBO

is a member in good standing.

STEWARD

William [unclear]

William [unclear]
 secretary

NARSARSSUAK, GREENLAND

Ravens Roost Mess

HONORARY 1951 - MEMBERSHIP

THIS CERTIFIES THAT

ERLING O. HANSEN - Danish National
 IS ENTITLED TO ALL PRIVILEGES
 & BENEFITS OF THE CLUB

John [unclear]
 CLUB STEWARD





Luftbillede af Narsarsuaq Air Base taget i 1947.

U.S.A. havde allerede med »Truman-Doktrinen« af 12. marts 1947 valgt den aktive rolle i verdenspolitik, og med »Marshall-Planen« havde man forsøgt at dæmme op for den sovjetiske indflydelse i Europa. Den overordnede strategi gik fra dette tidspunkt ud på at gennemføre en »Inddæmnings politik« overfor Sovjet, og fra dette tidspunkt kom de arktiske områder på ny til at spille en væsentlig rolle. I sommeren 1947 blev en hel eskadrille fotorekognosceringsfly (B-26, INVADER) forlagt til Grønland fra deres normale base i Alaska for at gennemfotografere hele landet fra stor højde. Resultatet blev en total dækning af Grønland fra syd til nord, der kom til at danne grundlag for fremstillingen af det meget kendte »World Aeronautical Chart« (WAC-CHART) i målestoksforholdet 1:1.000.000, der dækker Grønland og Nordcanada. – På nærværende optagelse ses Narsarsuaq Air Base, som den tog sig ud i 1947, da den var fuldt udbygget, og før saneringen af det temporære byggeri blev iværksat. Billedet er særlig interessant, fordi det viser de oprindelige vejføringer og fordelingen af de oprindelige træbygninger indenfor de enkelte afsnit af basen. (USAF/NEAC arkivfoto via GI).

ansatte kvinder, der hidtil havde haft kvarter på hospitalet, blev samtidig flyttet til S.385 på 1. sal.¹⁰⁴

Beflyvningen af pladsen blev officielt indstillet pr. 1. juli 1957, og en dansk CATALINA-maskine (L-854), der afgik den 29. juni, modtog på startbanen denne besked fra flyvetårnet:¹⁰⁵

»... Danish Air Force 854 cleared for take off, when airborne contact Approach Control on VHF 137.8 – Narsarsuaq Tower going off the air and closing down – forever!«

Dette kom dog ikke ganske til at holde stik, idet en længere afviklingsperiode blev nødvendig, og den danske udstationering af CATALINA-fly fortsatte året ud. For at afhjælpe problemerne blev der udsendt en dansk militær flyveleder (kaptajnløjtnant H. D. Nielsen) til at varetage VHF-korrespondancen ved start og landing på pladsen, og Narsarsuaq blev både i 1957 og 1958 benyttet som hovedbase for Geodætisk Instituts fotoflyvning og for Luftgruppe Vest's operationer. Imidlertid lukkede radio/vejrstationen på »BW-3; Simiutaq« den 1. juli 1957, og »4086th Air Base Squadron«, som i nedlukningsfasen havde været den officielle betegnelse for hovedkvarteret på Narsarsuaq, ophørte med at eksistere. Den resterende »Care-taker Force« på i alt 283 mand blev underlagt »Harmon Air Force Base« på New Foundland som et detachment, og hovedkvarteret blev den 15. juli 1957 flyttet til bygning S.388 i stueetagen.¹⁰⁶

De dansk/amerikanske forhandlinger vedrørende Narsarsuaqs fremtid endte med, at Danmark med støtte af

ICAO og National Bureau of Standards overtog visse begrænsede funktioner på pladsen (vejrobservationstjeneste, radio-sonderinger og ionosfæremålinger), hvilket kunne gøres med en beskeden mandskabsstyrke af størrelsesordenen 8-10 mand. I overensstemmelse hermed ankom civ.ing. Jens Olesen den 27. juli med KGH charterfly nr. 7/1957 for at genoptage ionosfæremålingerne. Olesen var opsendt af Danmarks Tekniske Højskole (professor Rybner), efter at der var indgået aftale med National Bureau of Standards om en finansiering af målingernes fortsættelse.

I sommerens løb blev installationer og rørledninger m.v. solgt igennem Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH) til norske opkøbere, og 31. august blev havnen lukket og forladt af US Army. En udsendt delegation fra KGH under ledelse af direktør Hans C. Christiansen og handelsinspektør Helge Andersen ankom til pladsen den 2. september for at gøre sig bekendt med bygninger og overskudsmateriel m.m. I fortsættelse heraf frigjorde »HQ 8th Air Force« 6 træbygninger, der kunne stilles til rådighed for KGH med henblik på nedtagning. Det drejede sig om bygningerne T.441, T.551, T.552, T.553, T.554 og T.556. Senere på året ankom en grønlandsk delegation bestående af Adolf Lund (Kagssiarsuk), Erik Egede (Narsaq), Peter Motzfeldt (Ikaliku) og driftsleder Høgh fra Narsaq for at planlægge nedtagningen af de pågældende bygninger.¹⁰⁷

I løbet af efteråret flyttede Luftgruppen og forbindelsesofficerens personel fra bygning T.566 og T.568 til nye kvar-



»Det danske Hotel«.

For at tilgodese et voksende behov for at befordre håndværkere m. fl. ad luftvejen til og fra Grønland, begyndte KGH i løbet af 1950/51 at indchartre fly fra »ICELANDAIR H/F« til at beflyve Narsarsuaq forår og efterår. Samtidig havde sundhedsvæsenet behov for at få transporteret et voksende antal tuberkulosepatienter til behandling i Danmark, og denne øgede trafik af civile passagerer igennem Narsarsuaq medførte, at der snart blev behov for at råde over et særskilt dansk hotel eller gæstehjem på pladsen. Efter forhandling med amerikanske myndigheder blev der derfor i løbet af foråret 1952 indrettet et »KGH-hotel« i en af de amerikanske »H-barakker« (T-575). Bygningen var beliggende i »Area Five« i basens nordvestligste hjørne tæt ved grusgraven og elven. Fra 1952 til 1958 tjente »Det danske Hotel« som transithotel i forbindelse med afviklingen af KGH's charterflyvninger, men herudover repræsenterede hotellet tillige »et lille stykke Danmark« midt i den amerikanske hverdag. Her kunne man »droppe ind« og drikke en kop kaffe, og her kunne man arrangere møder og selskaber m.v. uden for de perioder, hvor der foregik charterflyvning. Personalet bestod af en hotelleder, en kokkepige og en stuepige, samt i travle perioder tillige en ekstra køkkenmedhjælper. Hotellet var beregnet til at underbringe ca. 50 personer igennem kortere tid, men i tilspidsede situationer, hvor et charterfly »brændte inde« på grund af dårligt vejr eller tekniske vanskeligheder m.v., havde man mulighed for at ty til nødindkvartering af passagererne på basen og bespisning holdvis i hotellets restaurant. »Det danske Hotel« blev ofte benyttet til at arrangere private fødselsdage, jubilæer og tilsvarende begivenheder både af danske og amerikanere, og hotellet fremstod på denne måde som et alternativ til de amerikanske klubber. Der var virkelig stil over det, når restauranten blev omdannet til selskabslokaler, og der blev dækket op til festlige lejligheder. De respektive hotelledere (Else Jensen, E. Lawetz, Bodil Sejro Andersen og J. Nipper Christensen) gjorde hver især meget ud af at »vise flaget« og »dansk design« både med hensyn til borddækning, bordpyntning og tilberedning af maden. Det bør endelig for god ordens skyld nævnes, at en særlig presset situation opstod i vinteren 1956, da DAC's messebygning nedbrændte, og hele DAC-styrken blev bospist på hotellet med tre måltider om dagen igennem en periode af ca. to måneders varighed. (Foto: Paul E. Ancker, 1954).





»Parti fra Kagssiarssuk«.

Under krigen 1941-45 var samkvemmet imellem basen (B.W.-1) og lokalbefolkningen i Kagssiarssuk meget begrænset. Det hændte dog, at store drenge eller »unge mennesker« i vintertiden sneget sig de fire kilometer over isen ved nattetide for at hente spændende ting på den amerikanske »dump« ved fjorden. Det kan vel heller ikke udelukkes, at der ved sådanne lejligheder er forekommet isolerede tilfælde af fraternisering imellem unge piger fra Kagssiarssuk og amerikanske »Airmen«. *Kommunalbestyrelsesformand Erik Røde Frederiksen* har ved et foredrag, som blev afholdt ved Narsarsuaq i forbindelse med sidste års »Veterantræf« den 22. maj 1992, berettet, at det forholdt sig således, og han sammenfattede ved denne lejlighed generne ved den amerikanske tilstedeværelse til følgende tre problemområder: *Manglende bølset på den lave forstrand. – Manglende græsning og brændesamling i dalstrøgene omkring basen. – Forbud imod laksefangst i elven.*

Efter »Grønlandstraktatens« underskrivelse i 1951 blev der på lokalt plan indgået aftale imellem befolkningen i Kagssiarssuk og forbindelsesofficeren på Narsarsuaq (kaptajn Karl Kirkegaard) om hølset på forstranden fra startbanen vestover bagom radiosondestationen. Ligeledes blev det aftalt, hvor og på hvilke skråninger indenfor forsvarsområdet, der måtte samles brænde. For såvidt angår elven, blev der aftalt et årligt erstatningsbeløb, der skulle kompensere for den manglende ørredfangst. (Foto: Johs. Larsen, 1954).

terer i bygning S.385 (første sal), der hidtil havde været beboet af US Army. Luftgruppe Vest forlod Narsarsuaq den 16. december med »CATALINA, L-854«, og ved årsskiftet 1957/58 var den amerikanske mandskabsstyrke reduceret til 1 officer, 42 militære og 6 civile, ialt 49 mand. Herudover befandt den danske forbindelsesofficer (major Karl Kirkegaard) samt to marinetelegrafister sig fortsat på pladsen sammen med civ.ing. Jens Olesen (DTH).¹⁰⁸

Udslibningen af materiel blev påbegyndt i løbet af 1958, og bl.a. blev rørledninger, kabler, dieselmotorer og rullende materiel i store mængder afskibet til Norge. Stålhangaren, der var udformet som en »nose-dock« til »C-54, SKYMASTER« blev videresolgt på stedet af de norske opkøbere til et italiensk firma, der herefter tog hangaren ned og transporterede den til Milano, hvor den blev genopført, og hvor den iøvrigt kan ses den dag i dag. Det danske personel



Påsketur over fjorden med landgangsfartøj (LCM).

Fra 1951 til 1957 blev der arrangeret månedlige besøgsture fra basen til Kagssiarssuk i den periode, hvor fjorden kunne besejles. Det var velfærdstjenesten på »NAB«, der var initiativtager, og i »RAVENS ROOST«, »REC CENTER« og ved »American Red Cross« (ARC) blev der ophængt deltagerlister, som man kunne skrive sig på. Besøget blev herefter koordineret igennem »Den danske Forbindelsesofficer« og »Kontrolløren« i Kagssiarssuk. Selvom udflugterne principielt var beregnet på amerikansk personel og deres familier, deltog der ofte »DAC-ansatte« og personale fra »Det danske Hotel« samt besætningsmedlemmer fra »Luftgruppe Vest« i disse besøg. – På billedet ses en sådan blandet forsamling »gøre landgang« på kysten. Landgangsfartøjet, der var af typen »LCM«, indgik i det materiel, som U.S. Army rådede over i forbindelse med varetagelsen af de søværts transportopgaver centreret omkring Narsarsuaq. Som det vil fremgå, kunne landgangsfartøjet manøvrere så tæt på kysten, så selskabet kunne gå »tørskoet« i land over den sænkede rampe.

til vejrtjenesten på Narsarsuaq ankom den 25. oktober 1958 og blev indkvarteret på »Det danske Hotel« i »Area 5«. Styrken, der bestod af 12 mand, var sammensat efter model fra de ensomt beliggende radio/vejr stationer på Østkysten. Dette betød, at der indgik tre telegrafister, 4 radiosondefolk, 2 maskinfolk, 1 radiotekniker, 1 kok og 1 »handy-man«. Den ældste af telegrafisterne (Aage Barsted), blev af Ministeriet for Grønland (GTO/TELE) udpeget som stationsleder.¹⁰⁹

På grund af den drastiske reduktion af personel, foreslog den amerikanske chef, captain Ralph M. Stroup den 31. oktober, at den daglige flagceremoni blev indstillet, og den 31. oktober 1958 kl. 1600 lokal blev de to nationalflag nedhalede for sidste gang ved en lille parade, hvor det resterende militære personel, ialt 14 mand var til stede. Flagene havde da vajet side om side fra april 1951.

Den 5. november 1958 ankom formand Henry Haagensen (KGH) til Nar-



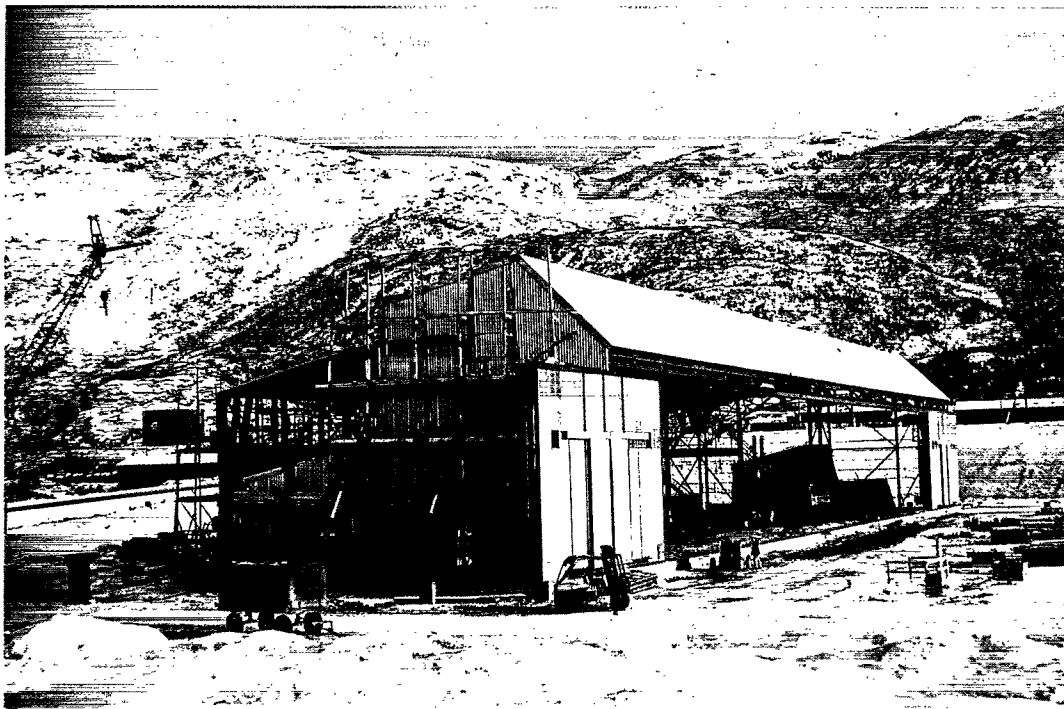
Rundtur på ruinerne af Brattablid.

Forbindelsesofficeren eller dennes marinepersonel ledede normalt sådanne besøgsaktiviteter. Kirkegaard havde udarbejdet en standard orientering om nordbobebyggelsen og var bekendt med beliggenheden af de enkelte ruingrupper. Her ses selskabet ved »Elvgårdens« hovedhus, der har bestået af fem sammenbyggede rum. Længere fremme på den anden side af hjemmemarken har der ligget et udhus, medens staldene har ligget længere mod højre i billedet. Som det vil fremgå, findes der midtfor og til højre i billedet et område, der er relativt fladt, og dette areal blev bl. a. benyttet til fodboldbane. »Luftgruppe Vest« har senere stillet op imod »KB« (Kagssiarssuk Boldklub) på denne bane, efter at Narsarsuaq overgik på danske hænder. I forgrunden til højre med camera i hånden lederen af »American Red Cross« på Narsarsuaq, og midtfor er det kaptajn Kirkegaard, der orienterer. (Foto: Johs. Larsen, 1954).

sarsuaq fra Holsteinsborg, for at tiltræde stillingen som KGH's tilsynsførende i den kommende vinter. Forbindelsesofficeren sørgede for at Haagensen blev hjulpet til rette på bedste måde, og at han blev vist rundt på pladsen m. v. Den 8. november foretog major Kirkegaard en overlevering af forbindelsesofficerens hus til stationsleder Aage Barsted og formand Henry Haagensen. Huset blev den 11. november lukket for vinteren, hvorefter nøglerne blev afleveret til Haagensen.¹¹⁰

Captain Ralph M. Stroup og de sidste 11 amerikanere afrejste fra Narsarsuaq den 11. november 1958, kl. 1435 (lokal) med en C-54 til »Harmon Air Force Base«. Samme dag kl. 1550 (lokal) afsejlede den danske forbindelsesofficer (Major K. Kirkegaard) og hans to korporaler (Helge Andersen og Poul Hermansen) med marinekutteren »TEISTEN« til Grønnedal.¹¹¹

De danske myndigheder var fra denne dato repræsenteret på Narsarsuaq af stationsleder *Aage Barsted* (GTO/TE-

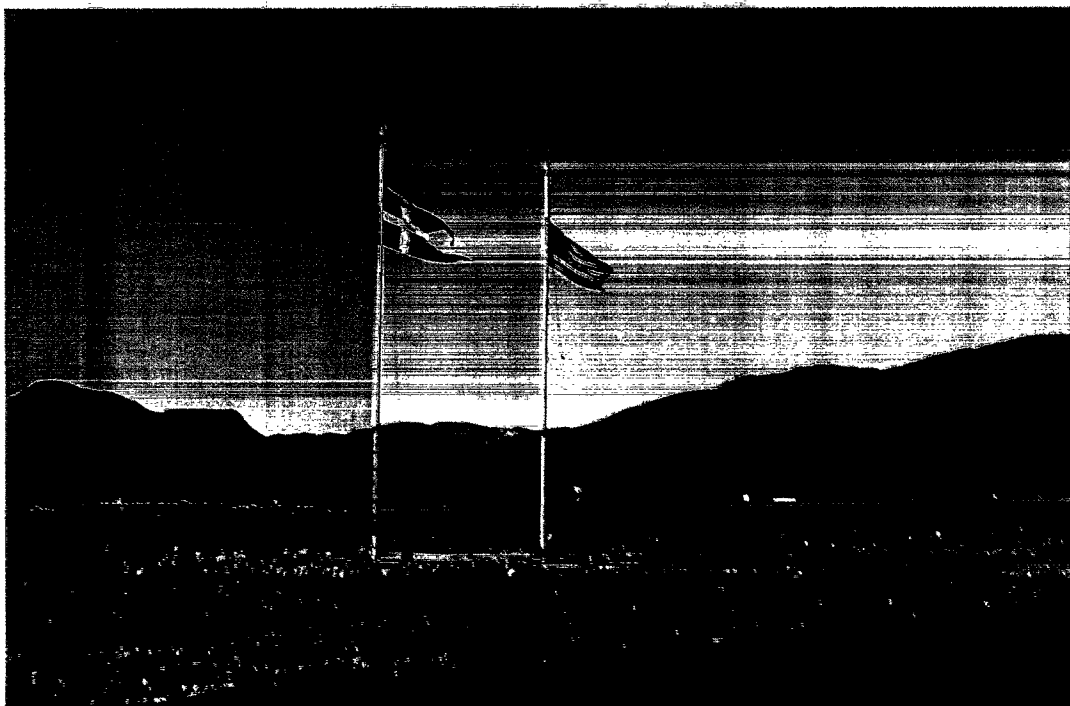


»Den nye Hangar«, (Transithangaren).

På grund af det øgede gennemtræk af såvel jagerfly som firemotorede transifly, blev det i 1954 besluttet at opføre yderligere en hangar til aflastning for den oprindelige hangar fra 1942. Den nye hangar blev placeret i udkan- ten af parkeringsområdet nordøst for den »gamle hangar«, således at den kom til at ligge i vinkelen imellem ho- vedvejen og vejen imod vest, der går uden om baneenden. »Transithangaren« blev opført i en gitterkonstruktion af stål forstærket med krydspændte dragere. Beklædningen bestod af letmetalplader, og alt blev på denne måde boltet eller skruet sammen. Hangaren var udformet som en »Nose-dock« for »C-54, SKYMASTER«, hvilket vil sige, at en »C-54« kunne bugseres ind, således at næsepartiet og de fire motorer kom under tag, medens bagkrop- pen og halen stak uden for. De midterste porte måtte udformes i overensstemmelse hermed, således at de kunne bringes til at slutte tæt omkring skroget. På billedet ses »Transithangaren« under opførelse i foråret 1955, medens der endnu manglede en del beklædningsarbejde. Hangaren blev taget i brug senere på året og blev herefter be- nyttet til garagering af jagerfly, som skulle have udført motorskifte, eller som af andre årsager var »strandet« på pladsen. Som nævnt i teksten blev hangaren i 1958 solgt af KGH til norske opkøbere, der videresolgte den på stedet til italienerne. »Transithangaren« blev herefter skilt ad og pakket i de originale transportkasser, hvorefter den blev udskibet til Milano, hvor den senere blev genrejst og iøvrigt kan ses den dag i dag. (Foto: E. Jørgensen, 1955).

LE) og formand *Henry Haagensen* (KGH). Flyvepladsen var lukket, og de eneste, der færdedes i området, var nor- ske og italienske opkøbere samt grøn- landske fåreholdere med lovligt ærinde på pladsen. De aeronautiske funktioner var ophørt, og Narsarsuaq havde status

som ensomt beliggende radio/vejrstæ- tion, hvorfra der blev udsendt vejrmel- dinger til hovedsynoptiderne fire gange i døgnet. Herudover foregik der kun de omtalte ionosfæremålinger under ledel- se af civ.ing. *J. K. Olesen* (DTH).



De to nationalflag nedhales for sidste gang.

Den 31. oktober 1958 kl. 1600p. blev de to nationalflag nedhalede for sidste gang i overværelse af forbindelses-officeren og den tilbageblevne amerikanske styrke på 10 mand. Basen blev herefter lukket, og den 11. november afrejste alt militært personel, hvorefter Narsarsuaq overgik til en status som: »Ensomt beliggende radio/vejr station« med en dansk bemanning på 10 mand. (Foto: J. K. Olesen, 1958).

- o O o -



Forbindelsesofficerens beboelse (T-562/T-564).

Forbindelsesofficerens beboelse bestod af et en-families hus og en tilhørende udbygning, der tjente som udhus og garage. Familien Karl og Grethe Kirkegaard boede i dette hus fra 1952–58 med deres tre børn *Jens*, *Lene* og *Lotte*. Jens kom dog allerede tidligt i gymnasiet i Danmark, medens Lene og Lotte i ca. fem år gik i skole på »North East Air Command« officielle skole, der var beliggende i bygning T-632 i hospitalsområdet på Narsarsuaq. Som nævnt i teksten blev huset lukket i november 1958 ved forbindelsesofficerens afrejse til Grønne-dal, men allerede i løbet af 1959 flyttede »KGH's« tilsynsførende (Henry Haagensen) ind i huset, som han beboede indtil sin afsked i 1963. Herefter stod huset igen tomt et stykke tid, indtil det i 1965 påny blev beboet, denne gang af to af de ansatte på Narsarsuaq Flyveplads (»Per Post« og telegrafisten Jørgen Riel, den senere forfatter). Nærværende billeder er fra august 1962, og som det vil fremgå var forbindelsesofficerens hus beliggende i grønne og naturskønne omgivelser. På billedet ses fr. Lis Ancker og Henry Haagensen uden for huset i færd med at tilse det hjemmebyggede ørred røgeri, som daterer sig fra begyndelsen af halvtredserne. (Foto: Paul E. Ancker, 1962).

Narsarsuaq's retablering på danske hænder

Således var situationen, da Grønlandsskibet »HANS HEDTOFT« i januar 1959 kolliderede med et isbjerg og forliste i farvandet syd for Kap Farvel. Narsarsuaq var lukket for al flytrafik. Der fandtes ingen luftfartøjer i Sydgrønland,

og der foregik ingen rutinemæssig luftovervågning af issituationen. Grønlands Kommando var afskåret fra at gå effektivt ind i redningsarbejdet, da kommandoen kun disponerede over en mindre trækutter (TEISTEN), og hverken havde fastvingede fly eller helikoptere til sin rådighed. Der blev udsendt eftersøgningsfly fra Danmark, Island og

U.S.A. (Canada), men vejrforholdene i området tillod ikke flyene at nærme sig havoverfladen. De deltagende eftersøgningskibe var alle af udenlandsk oprindelse, og nærmest positionen lå den vesttyske trawler »JOHANNES KRÜSS«, der havde fisket i nærheden af kollisionsstedet. Endvidere deltog det amerikanske kystvagtskib (USCG »CAMPBELL«), der flere dage i træk rapporterede bølger og dønninger på op til 45 fods højde i eftersøgningsområdet.¹¹²

Katastrofen medførte nedsættelsen af det såkaldte Vedel-udvalg, med chefen for Søværnet (viceadmiral A. H. Vedel) som formand og udpegede repræsentanter for berørte myndigheder og styrelser m.fl. Udvalgets kommissorium gik ud på, at fremlægge forslag til en forbedring af ismeldetjenesten samt andre foranstaltninger til betryggelse af sejladsen, specielt om vinteren. Vedel-udvalget afgav betænkning i løbet af sommeren, og fremhævede bl.a. følgende forhold af betydning for sikkerheden til søs:¹¹³

- Genåbning af Narsarsuaq flyveplads som base for danske luftfartøjer til varetagelsen af isrekognoscering samt eftersøgnings- og redningstjeneste.
- Tilvejebringelse af sådanne faciliteter og luftfartøjer.
- Tilvejebringelse af egnede inspektionsskibe udstyret med helikopter til brug i disse farvande.

I overensstemmelse med Vedel-udvalgets anbefalinger blev det samme efterår besluttet, at genåbne Narsarsuaq, som base for danske eftersøgnings- og red-

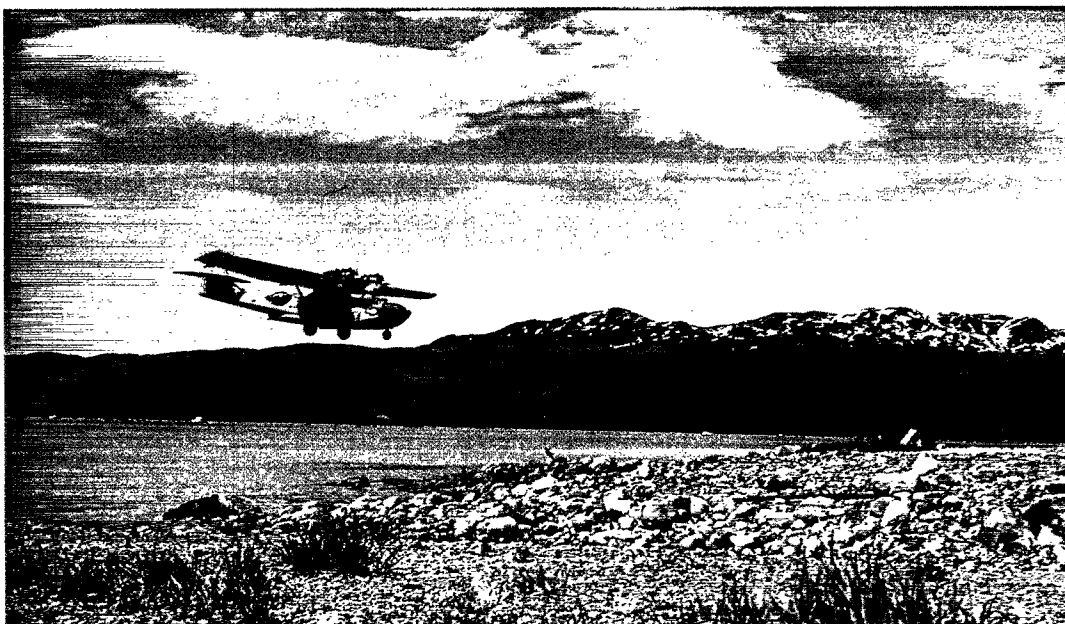
ningsfly, og fra november 1959 blev der af Flyvevåbnet udstationeret et detachement bestående af 3 CATALINA-fly og 25 mand på Narsarsuaq. Samtidig blev der af Meteorologisk Institut etableret en ismelde-central, efter en model der i de foregående tre år var blevet indarbejdet på Østkysten i forbindelse med besejlingen af Mestersvig.¹¹⁴

Pladsen kom ved genåbningen til at sortere under *Ministeriet for Grønlands regi*, og har siden fungeret som civil lufthavn. Efter dette ministeriums nedlæggelse blev flyvepladsens administration i 1987 overført til Grønlands Hjemmestyre, hvorfor »Narsarsuaq Lufthavn« ved 50-års jubilæet naturligt sorterer under »Mittarfearfiit« (*Grønlands Lufthavnsvesen*).¹¹⁵

EP I L O G

Anlægget af Narsarsuaq Air Base (Bluie West 1) indtager en central plads i Grønlands bebyggelseshistorie, samt i den trafikale udvikling for hele Sydgrønland. Pladsen ligger godt beskyttet i bunden af Tunungdliarfik fjord, med indlandsis på de tre sider. Dette medfører, at Narsarsuaq er begunstiget af stabilt flyvevejr med stor skyhøjde og god sigtbarhed, hvilket igen betyder en høj beflyvningsmæssig regularitet.

Trods disse kendsgerninger, har der i årenes løb været kritiske røster fremme om at lukke Narsarsuaq, og i stedet basere hele den transatlantiske beflyvning på Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord). Ikke mindst i tiåret fra 1965 til 1975 var dette tema ofte på dagsordenen ved koordinationsmøderne i det stående udvalg vedr. Narsarsuaqs fremtid. Heldig-



»CATALINA« under indflyvning til »Bane 08«.

Indflyvningen til banen på Narsarsuaq foregik normalt fra fjordsiden, hvor de eneste forhindringer på »Finalen« kunne være strandede isbjerge. Startbanen stiger ca. 100 fod (30,48 m) fra begyndelsen ved fjorden til den modsatte baneende ind imod Kiagtut-dalen. Selv om fjordvinden på varme dage kunne komme op på 18–20 knob, valgte man derfor normalt at lande »op ad bakke« med vinden i ryggen i stedet for at foretage en anflyvning fra indlandsisen hen over bebyggelsen. (Foto: S. H. Carlsen, 1965).

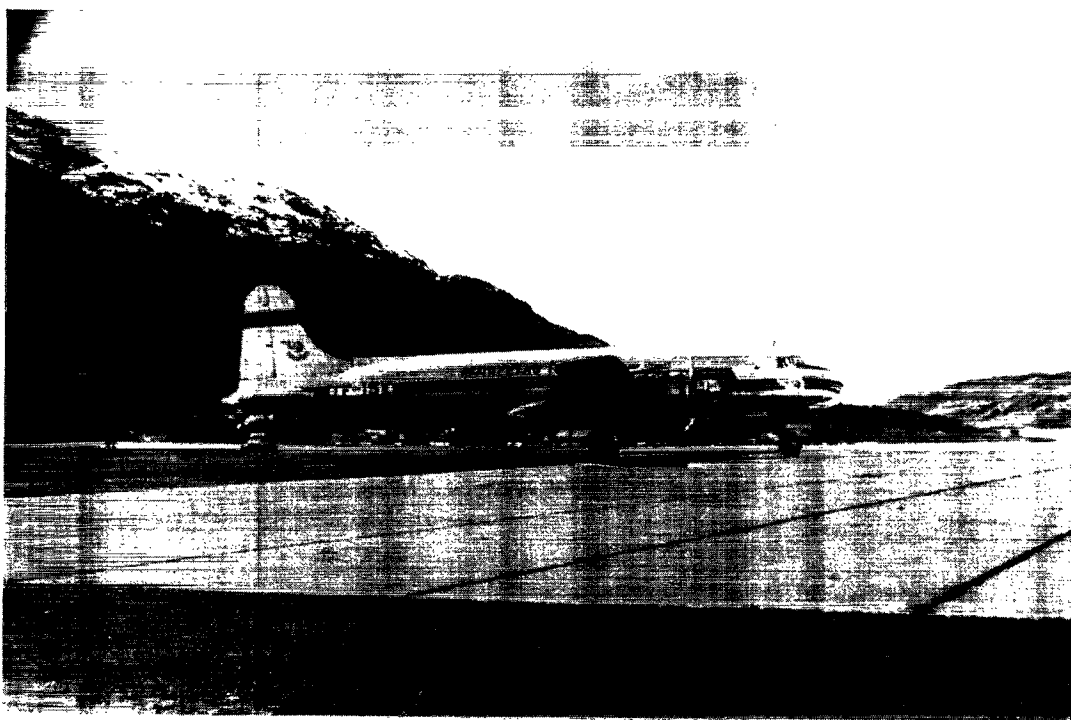
vis gik det ikke så galt, idet det i den afgørende fase lykkedes de flyvefagligt sagkyndige i udvalget at overbevise beslutningstagerne om pladsens bevarelse.

Narsarsuaq blev ikke alene bevaret, flyvepladsen blev i løbet af firserne udbygget med et hegn, der adskilte flyvefeltet fra den øvrige bebyggelse samt med en ny og tidssvarende terminalbygning. Senest er banebelysning blevet reableret, således at Narsarsuaq Lufthavn i dag fremtræder som en velfungerende og integreret del af det grønlandske trafiknet. Lufthavnen havde i 1991 et passagertal på over 40.000, og man kunne vel i dag vanskeligt forestille sig at undvære en lufthavn i det pågældende område.

Formålet med nærværende studie har først og fremmest været at undersøge: »Hvordan det hele begyndte«, og i store træk følge udviklingen indtil området overgik på danske hænder i 1958.

Med dette bidrag til belysning af Narsarsuaqs tidlige bebyggelseshistorie skal der imidlertid samtidig lyde en hilsen og en lykønskning med 50-års jubilæet til den nuværende besætning på Narsarsuaq fra en, der har medvirket til pladsens bevarelse og har haft den store lykke, at kunne følge udviklingen på stedet igennem mere end en menneskealder.

*Smooth wind – Happy Landings
All the best*



FLUGFELAG ISLANDS H/F, (ICELANDAIR).

Det blev i løbet af halvtredserne ofte det islandske luftfartsselskab (Flugfelag Islands H/F), der blev indchartret af »KGH« til at klare de civile opgaver. »ICELANDAIR« begyndte at flyve på Narsarsuaq allerede i 1949 og har stort set været engageret i Grønlandsflyvning lige siden. Op igennem halvtredserne gennemførte »ICELANDAIR« talrige charterflyvninger med passagerer til Narsarsuaq og Kangerlussuaq, og fra 1956–59 befløj firmaet tillige »B.E.-2« (Ikateq). Flyvningerne blev i de første 10 år udført med to »DC-4-fly«: »SOLFAXI« og »GULLFAXI«. Senere da firmaet konverterede til større passagerfly med trykkabine af typen »DC-6, CLOUDMASTER«, blev det naturligt disse fly, der udførte passagerflyvningerne, medens »DC-4-flyene« igennem en årrække kom til at flyve forsyningsflyvning for »GRØNLANDSFLY A/S« på ruten fra Kangerlussuaq til Kulusuk (DYE-4). »ICELANDAIR« fløj også i en periode fra 1961 til 1964 for Iscentralen på Narsarsuaq. Senere har »ICELANDAIR« bl. a. befløjet Narsarsuaq med »Vickers VICOUNT« på charterbasis, og helt frem til 1991 har selskabet haft kontrakt med »GRØNLANDSFLY A/S« om at beflyve ruten imellem København til Narsarsuaq med »BOEING 737«. – På billedet ses den ene af de to »DC-4, SKYMASTER« (TF-ISE), der tillige havde navnet »GULLFAXI« påmalet under cockpitvinduerne og på halen. Dette transportflys hoveddata var: Spændvidde: 117' 6" (35,81 m). – Længde: 93' 11" (28,63 m). – Motorer: 4 stk. Pratt & Whitney R-2000-SD13G, Twinn Wasp, 14 cylinders stjernemotor på hver 1450 HK. – Typisk marchhastighed: 225 mph. (ca. 360 km/t). – Lasteevne: 46 passagerer eller 12.700 lbs. (5.700 kg) gods. – Flyets maksimale startvægt var 73.000 lbs. (33.112 kg). (Foto: Karl Becker, 1953).

1. Jvfr. Knud Oldendow: »Udviklingen i Grønland April 1940–Maj 1945« med bilag, (privatarkiv). – Forsvarsområdet ved Narsarsuaq (Bluie West 1) var begrænset af koordinaterne: (61°02'N – 61°16'N og 45°15'W – 45°32'W). *Arkivreference*: Landsfoged Eske Bruns indberetning til Grønlands Styrelse (STATSMINISTERIET): A1945-1/130-1, pp. 8f., af 12. maj 1945.
2. Ved planlægningen af de grønlandske baseanlæg og vejstationer m.v. blev projektet som helhed givet kodebetegnelsen »Bluie« efterfulgt af henholdsvis »West« eller »East« afhængig af de enkelte anlægs placering på *Vestkysten* eller på *Østkysten*. Samtidig blev der tildelt hver lokalitet en nummerbetegnelse regnet sydfra. Dette system blev strengt overholdt for Østkystens vedkommende, og her betød det ingen konsekvensændring, at betegnelsen »Angmagssalik, BE-2« senere kom til at referere til *Ikateq* og at betegnelsen »BE-1« blev overført fra *Torkilsbu* til *Prins Christianssund*. På Vestkysten kan der derimod konstateres en vis uorden i forhold til den fastlagte systematik.
Kodetildelingen pr. 24. juli 1941 så således ud:
Bluie West-1, Narsarsuaq
Bluie West-2, Kipisako
Bluie West-3, Akia Ø (senere Simiutaq)
Bluie West-4, Færingehavn (senere Marraq)
Bluie West-5, Godhavn (senere Egedesminde)
Bluie West-6, Thule
Bluie West-7, Ivigtut (senere Grønnedal)
Bluie West-8, Søndrestrømfjord
Bluie West-9, Cruncher Island (ikke med i den oprindelige liste)
Bluie East-1, Torkilsbu
Bluie East-2, Angmagssalik
Bluie East-3, Scoresbysund
Bluie East-4, Ella Ø
Bluie East-5, Eskimonæs.
3. Jvfr. U.S. War Plans Division, War Department, General Staff, journal no. 4173, »Greenland«. – Efter »Låne og Lejelovens« vedtagelse i marts 1941 udvidede Tyskland u-bådskrigsførelsen til 3 sømil fra Grønlands kyst. Faren for torpedering af transportskibe med krigsmateriel bestemt for England var dermed blevet overhængende. Samtidig ville det på dette tidspunkt være en katastrofe for luftforsvaret af »De britiske Øer«, hvis et lastskib med 50 nye jagerfly gik til bunds i Atlanterhavet. – I forbindelse med undersøgelserne omkring anlæg af permanente flyvebaser i Grønland blev det på besluttende niveau i U.S.A. vurderet, hvorvidt det eventuelt ville være en bedre og mere økonomisk udvej at udstyre to store handelsskibe med »Flight deck« og sejle jagerflyene til en afstand af 3–400 miles fra Island, hvorfra de kunne sendes i luften og nå Reykjavik. Man kunne alternativt forestille sig de to skibe anvendt som »flydende mellemlandingspladser«. Det ene skib kunne opankres i en beskyttet fjord på Grønlands vestkyst, medens det andet blev placeret ved Ammassalik på Østkysten. Herved ville der være forbedret mulighed for helt at undgå den eksisterende torpederings risiko.
4. Jvfr. U.S. Fifth Weather Group: »Local Forecast Study, Narsarsuaq, Greenland, based on a 12 year period from 1. August 1941 to 31. December 1953.«
5. Greenland Base Command blev øverste kommandomyndighed for hele Grønland, og blev hermed bl. a. tillagt den koordinerende rolle for aktiviteterne på »Kangerlussuaq, BW-8« og »Ikateq, BE-2«. Tillige fik Greenland Base Command det logistiske ansvar for radiovejstationerne (»Prins Christianssund, BE-1« og senere »Cap Cort Adelaer«, »Skjoldungen« og »Comanche-Bay«) samt de mere lokale anlæg på »Narsaq Point« og på »Simiutaq, BW-3«.
6. Ref. »Press Conference # 635, Executive Office of the White House April 12, 1940, 1040 A.M.« – *Arkivreference*: National Archives and Record Service, Franklin D. Roosevelt Library, Selected Documents from the Papers of President Franklin D. Roosevelt concerning »Danish–American Relations, 1940–41«.
7. »Encyclopedia of World History«, (Harvard University), p. 812.
8. Hartvig Frisch: »Danmark besat og befriet«, pp. 211f. – For yderligere detaljer se evt. Finn Lykkegårds disputats: »Det Danske Gesandtskab i Washington 1940–42«, pp. 479f. Se evt. tillige E. Scavenius: »Forhandlingspolitikken under Besættelsen« samt V. Sjøqvist: »Erik Scavenius – en biografi«.
9. Ref. »Press Conference # 635, April 12, 1940«, op.cit., jvfr. note 6.
10. Paul E. Ancker: »Reaktionen på det japanske angreb på Pearl Harbor«, Tidsskriftet GRØNLAND, 1/1992. – Kryolit er et hvidt mineral, hvis kemiske sammensætning fremgår af formelen: »Na₃AlF₆«. – For såvidt kryolitminens betydning se evt. tillige Lykkegård, op.cit., pp. 152f.

11. Det må i denne forbindelse erindres, at den amerikanske »Coast Guard« i 1940 var en ren civil institution underlagt »Department of Finance«.
12. Assistant Secretary of State Adolf A. Berle's dagbog for 11. maj 1940, jvfr. Lykkesgård, op.cit. p. 147.
13. Det fremgår flere steder af materialet, at den canadiske regering havde instrueret både den designerede konsul og vicekonsul om at etablere det canadiske konsulat i Ivigtut. Dette forhold bidrog bl.a. til at komplicere situationen omkring »S.S. NASCOPIE's« og »JULIUS THOMSEN's« ankomst til Ivigtut i maj 1940 med væbnede styrker ombord.
14. Jvfr. landsfoged Aksel Svane: Beretning angående »Den politiske Udvikling i Grønland i Aarene 1940-41«, pp. 7-9, hvoraf det tillige fremgår, at der har været et nært samarbejde imellem de to landsfogeder og den amerikanske konsul, James K. Penfield.
15. Jvfr. Lykkesgård, op.cit. pp. 167f.
16. Ref.: »Foreign Relations of the United States«, 1940, bd. II, pp. 362f.
17. »Encyclopedia of World History«, (Harvard University), p. 1144. For detaljer vedr. forhandlingerne omkring the »Act of Habana«, se Langer & Gleason: »The Challenge to Isolation«, pp. 622f.
18. Ref. War Plans Division: 4175/B&LP/8880 - WPD/FSC af 15. maj 1939: »Memorandum for the Chief of Staff«, p. 2, § 5.
19. Ref. »University of Michigan's« skrivelse af 24. januar 1941 til »Chief of War Plans Division«. - Vilhjalmur Stefansson havde en universitetsuddannelse som antropolog og udforskede i sin ungdom eskimoernes levevis i det nordlige Canada. Senere tog han arven op efter Peary og Greely og blev en anerkendt polarforsker. Fra 1913-18 gennemførte Stefansson bl.a. en storstilet anlagt polarekspedition langs Canadas nordkyst og Polhavet ud for Alaska til »Wrangell Island« (Beerings Strædet) og østover til Axel Heiberg Land, eller sagt på en anden måde imellem ca. 100° W og 175° W. - Den berømte Atlanterhavsflyver Charles Lindberg foretog i 1933 en række flyvninger på vegne af Pan American Airways for at rekognoscere for egnede landingspladser på den nordlige rute fra New Foundland over Grønland og Island til Europa. Lindberg benyttede selv en vandflyvemaskine af typen »Lockheed, SIRIUS« og bedømte mulighederne for at anlægge regulære flyvepladser i Grønland meget pessimistisk. Efter krigsudbruddet i september 1939 argumenterede han imod Amerikas indblanding i den europæiske krig og hævdede i tale og på skrift, at der ikke fandtes egnede lokaliteter til anlæg af landflyvepladser. For yderligere detaljer se eventuelt den verserende debat i den amerikanske dagspresse for januar 1941.
20. Landsfoged Axel Svane: »Beretning angående den politiske Udvikling i Grønland i Aarene 1940-41«, p. 9.
21. Ref. »USCG at War - Greenland Patrol« pp. 8f. - Fra 20.-23. oktober foretog USCG en opmåling af Kangerlussuaq i hele fjordens længde, og det fremgår af undersøgelsesresultaterne, at dybdeforholdene ville tillade skibe med en dybgang på 18-20 fod at sejle hele vejen ind til bunden af fjorden. Tillige blev det bevist, at fjorden kunne besejles på dette tidspunkt, selvom temperaturerne var lave, formentlig under 20 minusgrader.
22. Winston S. Churchill: »The Second World War«, vol. II, pp. 493f.
23. Robert E. Sherwood: »Roosevelt and Hopkins«, pp. 257-58. »Låne- og Lejloven« (The Lend-Lease Bill) blev undertiden af samtiden refereret til som »The Destroyer Deal«, fordi der i loven indgik et tilsagn om levering af 10 (ti) destroyere om måneden fra april 1941.
24. Vedr. begivenhederne i Nordøstgrønland i sommeren 1940 se »Norges Sjøkrig 1940-45«, pp. 21-46.
25. Arkivreference: »Secretary of the War Departments Office«, REC'D - W.P.D./4173-28, APR 18, 1941.
26. For såvidt angår forholdet til Japan se Paul E. Ancker's artikel i Tidsskriftet GRØNLAND, 1991, pp. 269-294, samt mere detaljeret Langer & Gleason: »The undeclared War 1940-41«.
27. Jvfr. »Chief of Staff: Memorandum for the Secretary of War, dated April 10, 1941, para. 1«, hvoraf det bl.a. fremgår, at issituationen havde forsinket undersøgelsesholdets bevægelser:
 »... This party has had considerable difficulty with the ice, but is now in the vicinity of Julianehaab on a leased Danish boat, with the hope that they will finish their surveys in that area within two weeks.«
 Marinekutteren »TERNEN« var bygget på Fåborg værft i 1937, og var blevet udstationeret i Grønland som opmålingsfartøj før krigen. Kutteren var på 82 dpl.t. og gjorde efter krigen tjeneste ved Grønlands Kommando indtil 1957, hvor den forliste ved Ravns Storø. Kutteren blev senere hævet og afhændet til »KGH«, der benytte-

- de den som distriktsfartøj og tildelte den navnet »SERFAQ«. Se evt. tillige »Monograph No. 11 – Transportation and the Greenland Bases«, pp. 9, note 1, hvor der står:
- »...Later, 7 April, the NORTHLAND sailed from Boston to take over the work of the CAYUGA because the latter could not navigate the ice pack.«
- »USCG CAYUGA« var et ret stort skib på 1.975 dpl.t. bygget i 1932, men mere beregnet til oceanografisk arbejde under varmere himmelstrøg end til at sejle i isfyldte farvande. »USCG NORTHLAND« var fem år ældre og af nogenlunde tilsvarende displacement (2.065 dpl.t.), men bygget på en hel anden måde. Her var anvendt svære stålplader på en massiv spantkonstruktion, der gjorde skroget velegnet til at modstå istryk.
28. Jvfr. »History of Air Transport Command, (ATC) in Greenland«, p. 13. Her overfor står oplysningerne i »Coast Guard at War; Greenland Patrol«, p. 16, hvoraf det bl.a. fremgår, at »NORTHLAND« tog ekspeditionen ombord ved Narsarsuaq den 24. april.
 29. »USCG at War: »Greenland Patrol«,« op.cit., p. 16. – Betegnelsen V-171 er angiveligt skrognummeret på den Grumman, J2F, DUCK, som Northland har haft ombord.
 30. Meddelelser om Grønland, 2'det Hefte, p. 8. – »Narsaq« betyder »slette« og »Narsarsuaq« betyder »den store slette«. Dette navn er både dækkende og beskrivende for den store grusmoræne, som den nuværende lufthavn er anlagt på. Det samme kan siges om den grønlandske betegnelse for dalstrøget, der strækker sig fra fjorden ind i landet til indlandsisens rand: »Kiaqtut«, der betyder »stedet, hvor det er varmt«. Enhver der færdes i denne dal i sommertiden vil sande, at også dette stednavn er velvalgt og dækkende. – Daniel Bruun lokaliserede ved sine undersøgelser i 1894 ruinerne af tre bygninger af norrøn oprindelse på selve Narsarsuaq. Det drejer sig om tre bygninger, der kan have tjent som samlingssted for får og geder og evt. som færgehus, hvor man eventuelt kunne afvente bådtransport på tværs af fjorden til Bratahlid. Bygningerne er beliggende til venstre for vejen mod havnen i et område vest for det nuværende tankanlæg, og ovenfor et udtørret elvleje i en afstand af ca. 200 meter fra fjorden. I samme område blev der lokaliseret ruiner af to eskimo-huse fra nyere tid.
 31. »Transportation and the Greenland Bases«, op.cit., p. 19.
 32. Beretningen om »Corlinsky-gravel« tilskrives major Robert B. Sykes, Corps of Engineers, jvfr. »History of ATC in Greenland«, p. 13. Det må i denne forbindelse erindres, at snepålejringen 22.–24. april kan have camoufleret overfladen og udvisket konturerne så meget, at det har været vanskeligt at bedømme, hvad der var neden under. Situationen har været helt anderledes, da anlægsstyrken nåede frem i juli. Tilsvarende kan bæreevnen på de udpegede steder have varieret med temperaturen fra april til juli.
 33. »Transportation and the Greenland Bases«, op.cit., pp. 12–13.
 34. ibid., p. 20.
 35. Resterne af dette landgangssted kunne fortsat ses i begyndelsen af tresserne ved det første klippefremspring, hvor havnevejen når ned til fjorden. Der var dengang en række pælerester, der ledte ud til et lille hus båret af pæle i en afstand af ca. 50 meter fra kysten. »Pælehuset« var ved hjælp af udspændte wirer forbundet med en »galge« i land.
 36. »M/S NORA« (bygget 1939) var et af de Lauritzen-skibe, der befandt sig på åbent hav den 9. april 1940, og som meget hurtigt kom under amerikansk administration. Skibet, der var på 2937 brt./4500 dwt., blev i juli 1941 indsat i Grønlandsfarten, og gjorde i de følgende år flere rejser både til Narsarsuaq og Kangerlussuaq. Den 3. juni 1943 var »M/S NORA« på vej fra Boston mod Grønland i en konvoy, der talte 36 skibe, da konvojen blev angrebet af en gruppe tyske undervandsbåde. »M/S NORA« blev ramt af en torpedo midtskibs og sank i løbet af 12 minutter. Forliset skete ud for Halifax, og besætningen blev efter 6 timers forløb bjerget af en canadisk fiskerbåd, der landsatte dem i Halifax.
 37. Jvfr. »ACT in Greenland«, op.cit., pp. 14f.
 38. »Transportation and the Greenland Bases«, op.cit., p. 23.
 39. ibid., p. 23. – Lt. Colonel E. C. Ayer var chef for det mandskab, der ankom ombord på »S/S CHATEAU THIERRY«.
 40. ibid., p. 23.
 41. Jvfr. »History of ATC in Greenland«, op.cit., p. 15.
 42. Det Grønlandske Selskab, Aarsskrift, 1946, pp. 48–50.
 43. Department of the Army, (Office of the Surgeon General): »Annual Reports of the Greenland Base Command, 1941–44«.
 44. Ref. »ATC in Greenland«, op.cit., pp. 15f.

45. *ibid.*, p. 18. Det bemærkes i en note til teksten på dette sted, at der i henhold til »Weekly Activity Report« for »1385th AAF, NAD-ATC *ikke* er målt højere vindstyrker end 112 mph. (ca. 180 km/t). Til sammenligning fremgår det af »5th Weather Group: Local Forecast Study for Narsarsuaq 1941-53, at den højeste vindstyrke målt er 104 knob (ca. 190 km/t).
46. *ibid.*, p. 20f. Startbaner benævnes i henhold til internationale regler med et to-cifret nummer, der angiver indflyvningsretningen korrigeret for den magnetiske misvisning. For Narsarsuaqs vedkommende kommer regnestykket herefter til at se således ud: Startbanens oprindelige indflyvningsretning fra fjorden: 030° retvisende korrigeret for en misvisning på 40° West bliver 070° misvisende – eller som baneangivelse: »07«. Banens retning den modsatte vej bliver 070° + 180° = 250° eller som baneangivelse: »25«.
47. *ibid.*, p. 24. – Se evt. William S. Carlson: »Lifelines through the Arctic«, p. 85. – Jvfr. tillige note 57, hvoraf det fremgår, at Balchen allerede i juni havde deltaget i en yderst vanskelig bjergningsaktion af besætningen på en »B-17, FLYING FORTRESS«, der var nødlandet på indlandsisen.
48. Jvfr.: »Transportation and the Greenland Bases«, op. cit., pp. 27f.
49. Carlson, op. cit., pp. 59f. Der blev endvidere anlagt tre nødlandingspladsen på Canadas østkyst med kodenavnene »Crystal-1« (Fort Chimo), »Crystal-2« (Frobisher Bay) og »Crystal-3« (Padloping Island).
50. Resterne af fundamenterne kan endnu ses på næsset ud for Adolf Lunds færeholdersted ved Igneralulik.
51. Det er værd at bemærke, at den pågældende lyskaster fortsat var i funktion efter krigen, og at en dansk Catalina-maskine (L-852) i oktober 1954 blev ledt ned til pladsen i mørke og usigtbart vejr ved hjælp af denne lyskaster. Jvfr. månedsrapporten for »Luftgruppe Vest« for oktober 1954.
52. Ref. »Transportation and the Greenland Bases«, op. cit.:
Følgende skibsanløb i 1941/42 er omtalt i materialet:
- | | | |
|---------|------|-------------------------------------|
| JUL | 1941 | USS MUNARGO
(renamed USS MURRAY) |
| JUL | 1941 | CHATEAU THIERRY |
| AUG | 1941 | M/S NORA |
| AUG | 1941 | U.S.A.T. SIBONEY |
| AUG | 1941 | S/S SICILIAN |
| 13. SEP | 1941 | CHATEAU THIERRY |
| 30. SEP | 1941 | USS MURRAY |
| 2. OKT | 1941 | YARMOUTH |
| 10. OKT | 1941 | MARKHAP |
- 1942:
- | | | |
|---------|------|-----------------|
| 2. JAN | 1942 | USAT JONNA |
| 2. JAN | 1942 | S/S AZRA |
| 15. JAN | 1942 | S/S BISCAYA |
| 12. FEB | 1942 | S/S POLAR BJØRN |
| 1. MAR | 1942 | S/S MONTROSE |
| 27. MAR | 1942 | U.S.S. LARAMIE |
| 2. APR | 1942 | S/S DORCHESTER |
| 3. APR | 1942 | S/S AZRA |
| 14. APR | 1942 | S/S OMAHA |
| 3. MAJ | 1942 | S/S CHATRAM |
| 4. MAJ | 1942 | S/S POLAR BJØRN |
| 19. MAJ | 1942 | S/S BRUSH |
| 24. MAJ | 1942 | S/S BISCAYA |
53. Jvfr. »Cronology of the War at Sea«, pp. 290f., hvoraf det fremgår, at der i juli 1942 opererede fra 10-20 tyske undervandsbåde i farvandet syd for Grønland. Vedr. de enkelte U-både se: W. Lohmann & Hildebrand: »Die deutsche Kriegsmarine 1939-45«.
54. Ministeriet for Handel, Søfart og Industri: »Dansk Søulykke-Statistik«, p. 79, § 63.
55. Ref.: »ATC in Greenland«, op. cit., p. 30. Indflytningen af ATC-personel fandt sted fra 11. juni 1942, og det omtales bl. a. i materialet, at der 17. juni ankom ikke mindre end 17 stk. C-47, SKY-TRAIN med personel og udstyr. Den første ordredugivelse fra det nye hovedkvarter er dateret 22. juni 1942.
56. Ved at sammensætte formationerne på denne måde kunne »B-17-flyene« optræde som »moderskibe« for »P-38-flyene«. De omhandlede »B-17E« havde en besætning af størrelsesordenen 10-12 mand, herunder en navigatør og en radiooperatør. »B-17-flyene« kunne derfor navigere rimeligt nøjagtigt, og radiooperatøren kunne kontinuerligt holde kontakt på »HF« (CW) med de etablerede »AIR/Ground« stationer på ruten.
57. De tre nødlandinger fandt sted på henholdsvis 61°N (Narsaq), 65°N (Sukkertoppen) og 68°N (Egedesminde). Flyet, der nødlandede ved Narsaq, kredsede ifølge øjenvidneberetninger, indtil alle undtagen piloten havde forladt flyet med faldskærm. Derefter foretog piloten en »ditching« tæt under land, og reddede sig selv i land, medens flyet sank. – Ved Egedesminde mavelandede B-17E (41-9032) ved en lille sø i udkanten af byen, uden at nogen fra besætningen kom til skade. – Den tredje »B-17E«, (41-9032), med kælenavnet »My Gal SAL«, nødlandede på ind-

- landsisen nær positionen 65°17' N, 49°48' W). Flyet blev ikke nævneværdigt beskadiget, og besætningen fik hurtigt rigget en nødradio og en strømforsyning op, idet de savede propellerbladene af på motor nr. 3, således at motoren kunne startes op og levere strøm, selvom flyet lå på bugen. Det nødlandede fly blev derfor hurtigt lokaliseret af eftersøgningsfly fra Kangerlugsuaq (B.W.-8). I første omgang blev der nedkastet tøj, fødevarer og andre forsyninger til de nødstedte. Nogle dage senere blev det besluttet at landsætte et redningshold ved hjælp af en CATALINA, der kunne lande på en smeltevandssø i 4.215 fods højde 18–20 kilometer fra havaristedet. Oberst Bernt Balchen og to hjælpere sergenterne Dolleman og Joseph D. Healy havde meldt sig til redningsopgaven og padlede ind til kanten af søen, hvor de slog lejr. Den 4. juli måtte de opgive at nå frem på grund af dårligt vejr og gletcherspalter i randzonen. De forsøgte derfor den følgende dag længere inde på isen, og den 6. juli om morgenen nåede Balchen og Healy frem til havaristedet. Samme aften begav den 13 mand store besætning sig på vej anført af Balchen og Healy, og efter betydelige strabadser nåede de endelig tilbage til søen, hvor Dolleman ventede dem. CATALINA-flyet blev herefter tilkaldt, og det nåede at tage alle mand ombord og bringe dem sikkert tilbage til B.W.-8. To dage senere fløj Balchen over havaristedet på vej til Narsarsuaq og bemærkede, at alt vandet var drænet ud af søen, idet en gletcherspalte havde åbnet sig i den mellemliggende tid.
58. Ref. »94TH PURSUIT SQUADRON DIARY« (Narrative of Operations). En »P-38F, LIGHTNING« angives i de tekniske forskrifter til at have en aktionstid med »droptank« på ca. 8 timer. Ved flyvningen den 15. juli 1942 var formationen opdelt i to »Sections« formeret omkring de to »B-17, Flying Fortress«. De to »elements« af »P-38, Lightning« bestod kun af hver 3 fly, idet et var blevet beskadiget under opholdet på »B.W.-8« og et var returneret efter en times flyvning på grund af motorvanskeligheder:
TOMCAT YELLOW:
B-17, FLYING FORTRESS:
Lieutenant Jack Staples 41-9101
P-38F, LIGHTNING:
Captain Dallas W. Webb 41-7560
Lieutenant Harry L. Smith 41-7583
Lieutenant Robert H. Wilson 41-7623
TOMCAT GREEN:
B-17, FLYING FORTRESS:
2nd Lieutenant Joe D. Hanna 41-9105
P-38F, LIGHTNING:
Captain Robert B. Wilson 41-7616
Lieutenant J. Bradley McManus 41-7626
Lieutenant Carl F. Rudder 41-7630
59. De to B-17 fly blev efter nødlandingen indrettet til beboelse for de 25 mand, der opholdt sig her indtil 24. juli, hvor hjælpeekspeditionen nåede frem. De nødstedte blev i den mellemliggende tid forsynet fra luften med »B-24, LIBERATOR« og »C-47, SKYTRAIN« fra Narsarsuaq, (B.W.-1). Både »Point to Point« forbindelserne (fjernskriver) og »Air/Ground« kommunikationerne har utvivlsomt været utilstrækkeligt udbyggede på det angivne tidspunkt. Dette har først foranlediget, at formationen afgik fra »B.W.-8«, uden at have sikre informationer om vejrforholdene på Island, og dernæst har radioforholdene gjort, at de falske signaler ikke har kunnet opfanges fra »Air Transport Command« og »Greenland Base Command« på Narsarsuaq, hvorved de kunne være afsløret i tide. For detaljer vedr. flyvningen den 15. juli 1942 henvises til Paul E. Anckers artikel i FHT 1/1980 samt FHT 3/1986.
60. Ref.: »ATC in Greenland«, pp. 36f.
61. *ibid.*, p. 48, note 14: From a Draft classified »Secret« by Major Charles R. Jeter, 21. Apr. 44:
»... The accidents have decreased. The expectation of ten percent loss by Washington in the beginning of the North Atlantic routes has now proven to be one tenth of one percent, which ratio of losses could not be equalled in the ordinary flying in the continental limits of the Unites States.«
62. *ibid.* For yderligere detaljer se evt. Carlson: »Lifelines through the Arctic«, op.cit., pp. 64–102 samt Paul E. Ancker's artikelserie i FHT: 1/1980, 2/1980, 4/1981 og 3/1986.
63. *ibid.*, pp. 50f. – Den 23. maj 1945 landede den første bølge af fly, der vendte tilbage fra krigen i Europa. Det fremgår af forlægget, at det drejede sig om i alt 63 stk. »B-17's« og »B-24's«. Endvidere tilføjes det, at et stort antal fly valgte at flyve direkte fra Meeks Field (Reykjavik) til Goose Bay (Labrador), og at fire af disse måtte lande på »B.W.-1« på grund af motorproblemer. Det antydes samtidig, at nogle af piloterne ikke kunne komme hjem hurtigt nok og derfor »pressede« deres fly. Fra 22. maj til 3. juni passerede der alene 98 »B-17« og 121 »B-24« samt 24 RAF MOSQUITO's igennem Narsarsuaq, hvilket lignede tallene fra 1944, da der blev fløjet den modsatte vej.

64. »Transportation and the Greenland Bases«, op. cit., pp. 62f. Det fremgår af kilderne, at der øverst på ønskeseddelen om yderligere materiel har stået isforstærkede fartøjer af en type, som kunne anvendes til transporter i fjorden og dermed befordre betjeningen af anlæggene på »Simiutaq, BW-3« for enden af fjorden, »Narsaq-Point« midt i fjorden og »Artilleri-Point« på den anden side af fjorden.
65. *ibid.*, pp. 63f. – Anlægget af havnen på Narsarsuaq forbedrede lossekapaciteten betydeligt, og samtidig kom fragtskibene til at ligge i læ for føhn-vinden. Der kan næppe herske tvivl om, at stedet var særdeles velvalgt både med hensyn til dybdeforhold, vind og isgang.
66. En oversigt over deployeringen af de tyske U-både i Nordatlanten på det pågældende tidspunkt fremgår af »Cronology of the War at Sea« p. 296, hvor det bl.a. anføres vedr. perioden 22. januar til 15. februar 1943:
- »... The »Haudegen Gruppe« is formed SE of Greenland from the U-boats of the »Falke Gruppe« which have adequate fuel supplies. It consists of: U-414, U-606, U-607, U-226, U-403, U-525, U-69, U-201, U-383, U-303, U-624, U-704, U-438, U-752, U-613, U-186, U-268, U-358, U-707, U-223, U-466.« ...
- »... On February 2, the most northerly boat of the »Haudegen Gruppe« sights the Greenland supply convoy SG.19 consisting of three steamers escorted by the US Coastguard cutters: TAMPA, ESCABANA and COMANCHE. From U-186, U-268, U-358, U-707 and U-223 (Lt. Cdr. Wächter), which are directed to it, the last sinks the U.S. Army transport DORCHESTER (5649 tons) – they form the »Nordsturm Gruppe«. The remaining »Haudegen« boats proceed in loose formation NE of New Foundland against the expected convoy SC. 118, but they have no success.«
- For yderligere detaljer se evt. tillige W. Lohmann & H. H. Hildebrand: »Die deutsche Kriegsmarine 1939–45«, Hauptkapitel VII, Unterseeboote, B.d.U., 71–75, hvoraf det bl.a. fremgår, at »U-223« indgik i Kriegsmarinen den 6. juni 1942 og fik Kl. Wächter som chef. Båden blev fra juni 1942 til januar 1943 tilkommanderet 8. Unterseeboot Flotille i Østersøen som uddannelsesenhed. Herefter blev »U-223« erklæret operativ og tilgik 6. »Unterseeboot Flotille« med base i St. Nazaire. Efter torpederingen af »S.S. DORCHESTER« fortsatte »U-223« sin virksomhed, men blev beskadiget i maj 1943, og måtte gå i dok for reparation indtil september 1943. Herefter blev »U-223« tilkommanderet 29. Unterseeboot Flotille med base i Tulon og støttepunkter i Marseilles og Salamis. Pr. 1. januar 1944 fratrådte kaptajnløjtnant Wächter som chef og blev afløst af Oberleutnant Peter Gerlach, der gik ned med »U-223«, da denne blev sænket nord for Palermo den 30. marts 1944 af de britiske destroyere: »HMS LAFOREY« og »HMS TUMULT«.
67. Jvfr. rapport vedrørende passagerer med U.S.A.T. »DORCHESTER« Jan./Febr. 1943 afgivet af: 4300, Knud Knudsen, 4301, Tony Bisgaard og 4302, Knud Bojesen, Ivigtut, den 5. Marts 1943. – Arkivkonference: Tony Bisgaard. Ref. iøvrigt Charles Hocking: »Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam«, (1824–1962), Vol. »A« to »L«.
68. Jvfr. »Die deutsche Kriegsmarine 1939–45«, op. cit., Hauptkapitel VI, B.d.U./Unterseeboote, teil 75, seite 56. – Det fremgår bl.a. at »U-624« blev sænket den 7. februar 1943 på Nordatlanten af fly. Undervandsbåden indgik i Kriegsmarinen den 28. maj 1942 og fik kaptajnløjtnant Graf von Soden-Frauenhof som chef. U-båden forrettede herefter tjeneste ved 8. undervandsbådsflotille i Østersøen som uddannelsesbåd fra maj til september 1942 og blev herefter erklæret operativ og stillet til rådighed for 7. undervandsbådsflotille med base i St. Nazaire fra oktober 1942 til den blev sænket den 7. februar 1943.
69. Ref. Ulrik Luchow & Jørgen Fisker: »Arsukfjorden«, pp. 51f., hvor bl.a. Eske Bruns mindetale er citeret.
70. Ref. »Department of the Army, (Office of the Surgeon General)« arkivalier vedr. »Greenland Base Command« and »The 188th Station Hospital at Narsarsuaq«. – Desuden forekommer følgende henvisning til de mindre hospitaler på »B.W.-8« (Kangerlussuaq), »B.E.-2« (Ikateq) og »B.W.-7« (Ivigtut):
- »... Additional hospital construction at the smaller posts in Greenland during 1943 made conditions less crowded, but bed requirements were never as great as had been anticipated. The 190th Station Hospital, originally authorized as a 200 bed unit, was reduced to a 50-bed hospital by the time it moved into permanent quarters at Bluie West 8. The 191th Station at Bluie East 2 also operated as a 50-bed unit. Although its original authorization had been for 150 beds. The smallest of the four Greenland hospitals, the 189th at Bluie West

- 7, remained a 25 bed unit throughout its period of operation...»
71. *ibid.*, pp. 18–22.
72. Hverken »C-54, SKYMASTER« eller »C-46, COMMANDER« var forsynet med trykcabine. Operationshøjden for de benyttede evakueringsfly var normalt 7–8000 fod (ca. 2500 meter). Netop omkring denne flyvehøjde forekommer der ofte overisning, der kan sætte sig som et panser på propeller, vinger og haleplan m.v. – Afisningssystemerne på både »C-54, SKYMASTER« og »C-46, COMMANDER« var primitive og kunne ikke i det lange løb forhindre isafsætningen i at bygge op. Den delvis afbrækkede is gav sæde for yderligere isafsætning og forårsagede urene overflader og hvirveldannelser. Resultatet blev uvægerligt: *dårlig aerodynamik og tab af fart*. I begyndelsen kunne problemerne imødegås ved at lægge gashåndtagene frem til en højere motorydelse. *Større motorydelse og lavere fart* betød imidlertid større brændstofforbrug for den samme distance, og da reserveerne i forvejen var marginale, var det af vital betydning at kunne ændre flyveplanen syd for Grønland og gå til Narsarsuaq for at tanke op og afvente vejledning.
- Tilsvarende kunne uforudsete vindspring forårsage, at de pågældende flytyper ikke var i stand til at gennemføre en direkte flyvning. En modvindskomponent, der undervejs ændrede sig fra »minus 15« til måske »minus 40« eller »50« var nok til at forhindre flyvningens gennemførelse. Under sådanne omstændigheder var det betryggende at have Narsarsuaq liggende midtvejs. Endelig kunne der opstå tekniske problemer i luften i form af olielækager, instrumentfejl eller egentlige motorhavarier.
73. Det fremgår ikke af materialet, hvad bemanningen har været på de enkelte militære installationer i fjordkomplekset, i de forskellige faser af bybyggelseshistorien. Fra begyndelsen måtte man beskytte sig imod et eventuelt tysk commandoraid op igennem fjorden, og hertil måtte der bruges 155 mm kystartilleri ved »Narsaq Point« eller ved »Nugarsuk« (Artillery Point). Efterhånden, som Tyskland blev trængt i defensiven, blev det i højere grad de aeronautiske faciliteter i forbindelse med fjordens beflyvning, der skulle tilgodeses. Skal vi alligevel forsøge at sætte tal på, må det nok med forsigtighed kunne antages, at der på »Artillery Point« har været en kanonbesætning på ca. 20–30 mand, der blev udskiftet dagligt fra basen. På »Narsaq Point« har der formentlig fra starten været dobbelt så mange, men dette mandskab har boet på stedet og været på egen kost. Senere, hvor »Narsaq Point« overgik til at blive telegrafstation og vejrobservationsspost, kom bemanningen til at ligge på 16–20 mand. For såvidt angår »Simiutaq, BW-3« er det uvist, hvor meget mandskab der var stationeret her i 1941/42, men senere blev denne station udbygget til en bemanning på ca. 50 mand, der også blev opretholdt efter krigen. Barakkerne på »Simiutaq« blev i løbet af halvtredserne erstattet med betonbyggeri, der står tilbage endnu.
74. Jvfr. »History of U.S. Naval Bases in Greenland« prepared by Op-441H, 2. April 1952. – Der henvises tillige til »Department of War« memorandum to Ch/Water Division, OCT, Washington, dateret 23. februar 1943, hvoraf det fremgår, at krigsministeriet ved et særskilt direktiv havde forbudt udsendelsen af »farvede« til Grønland. Det kan derfor fastslås, at det ikke under krigen har været muligt at lade negersoldater indgå på lige fod med andre i styrkemålene på Grønland. Hvorvidt dette forbud tillige har omfattet de civile firmaer, der var engageret af USAAF på forskellige anlægskontrakter, foreligger ikke nærmere belyst.
75. Jvfr. »ATC in Greenland«, op.cit. – »Transportation and the Greenland Bases«, op.cit. – »History of U.S. Naval Bases in Greenland«, op.cit. – Det bemærkes, at betegnelsen »SOPA« i henhold til »U.S. Navy« terminologi betyder: »Senior Officer Present Ashore«. Ved at anføre »HQ, Greenland Patrol, (SOPA)« på den opstillede skiltning understregedes med andre ord, at bygningen var hjemsted for den øverste myndighed på dette sted.
76. Et amerikansk »Recreation Center« er normalt indrettet på den måde, at der findes et centralt beliggende opholdsafsnit, hvor aviser og ugeblade m. m. er lagt frem. Samme sted står der kaffe, the og kage til fri afbenyttelse. Endvidere er der et omfattende pladebibliotek samt afspilningsmuligheder, således at man kan låne plader og afspille dem på bånd. Endvidere forefindes der i forskellige mindre lokaler et antal bordtennisborde og »pool-tables« samt et eller flere »shuffel-boards«. »REC-CENTRET« er åbent ugens syv dage til kl. 2200 om aftenen, og det er meningen, at *alle* skal kunne benytte centerets faciliteter uanset rang og tilhørsforhold. Afhængig af årstiden tilrettelægges »REC-CENTERET« også udflugter og udlåner fiskegrej og vintersportsudstyr m.v.

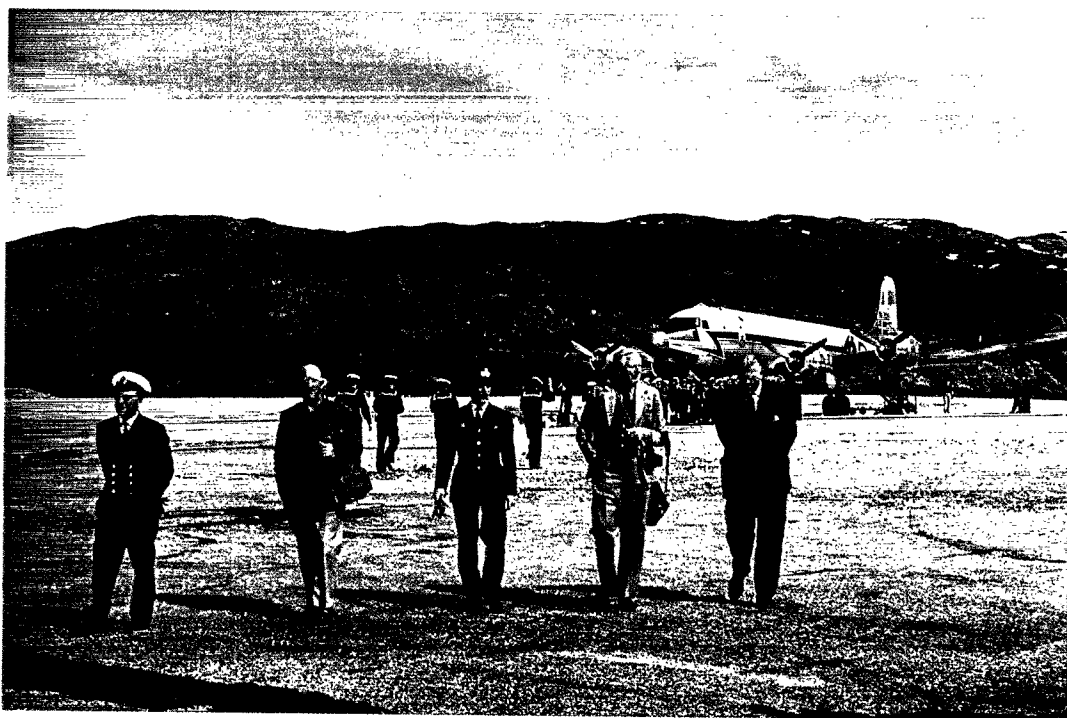
77. »USO« står for »United States Service Organization«. »USO« er en uafhængig civil organisation, der støtter Amerikas væbnede styrker moralsk på forskellig måde. Man kan sige, at »USO« er en »Venne-organisation« for forsvarets mandskab, der har etableret »Recreation Centre« i alle større byer i U.S.A., og som bl. a. udsender shows og underholdningsgrupper til isolerede tjenestesteder. – Det var meningen, at filmskuespilleren Bob Hope også skulle have været til Narsarsuaq, men på grund af dårligt vejr blev flyet omdirigeret til Goose Bay.
78. Ref. »Det Grønlandske Selskabs Aarsskrift 1946«, pp. 51f. Det fremgår af Ejnar Mikkelsens beretning om begivenhederne i Ammassalik i samme publikation pp. 163f., at her har været en del problemer i distriktet. Bl. a. forekom et alvorligt forgiftningstilfælde, hvor 7 fangere døde efter at have spist kasseret proviant på »dumpen« ved Ikateq (B.E.-2). Tillige har der tilsyneladende været en del fraternisering imellem amerikanerne og den lokale befolkning både centreret omkring Ikateq og Kap Dan (Kulusuk). Et vidne (Antonia Bisgaard), der under krigen befandt sig i Frederiksdal (Nanortalik-området) beretter derimod, at amerikanerne på den derværende »LORAN-station« og befolkningen i Frederiksdal havde et ukompliceret og udmærket forhold til hinanden under hele krigen.
79. Jvfr. »ATC in Greenland«, op. cit., pp. 51f.
80. Det antydes i materialet, at de deltagende besætninger i deres iver efter at komme hjem efter at »freden var brudt ud«, muligvis har tilsidesat de elementære flyvesikkerhedsmæssige grundbegreber. Imidlertid må det medgives, at vejrforholdene på Meeks Field kan forværres på meget kort tid, i tilfælde hvor havgusen fra Danmarksstrædet ruller ind. Sigtbarheden bliver hurtigt så lav, at man med datidens hjælpemidler simpelthen ikke har kunnet finde banen. Endvidere kan dette fænomen optræde sammen med en kraftig vind fra nordvest på 30–40 knob, hvilket giver en meget ubehagelig sidevindskomponent under anflyvning og landing på pladsen.
81. Jvfr. »ATC in Greenland«, op. cit., p. 51.
82. Jvfr. Niels Amstrup: »Grønland i det amerikansk-danske forhold 1945–1948«. I »Studier i Dansk Udenrigspolitik« tilegnet Erling Bjøl, pp. 155–198. – Vedr. udsendelsen af de første danske maritetelegrafister er dette mere detaljeret behandlet i kaptajnlejtant Sigurd Nielsens dagbogsoptegnelser, der beror i kopi i Paul E. Ancker's privatarkiv. – Man må forestille sig, at den teknologiske udvikling fra 1940–45 var forløbet langt hurtigere end normalt på grund af de ubegrænsede ressourcer, der tilgik flyindustrien under krigen. Dette medførte, at der efter krigen stod en hel ny generation af firemotorede passager- og transportfly klar til at indsætte på den transatlantiske trafik. Samtidig var flyvningen blevet en naturlig del af hverdagen i de industrialiserede lande, hvorfor mange mennesker efter krigen valgte at flyve over Atlanterhavet i stedet for at sejle. Dette betød et voldsomt opsving for den civile trafik, der igen stillede krav om en udbygning af de aeronautiske faciliteter på de benyttede ruter.
83. Jvfr. V. Lauritsen: »En ny æra i Grønlandsfarten« (DDL's Grønlandsflyvninger i 1949). I »Det Grønlandske Selskabs Aarsskrift«, 1950, pp. 30–40.
84. Jvfr. Fredrik Meyer: »Hærens og Marinens Flyvåben 1912–1945«, pp. 285–379, for detaljer vedr. de materielmæssige vurderinger m.v. se RA/DLU/A-17/Læg. Luftvaabnets etablering, mrk. 11.
85. Jvfr. E. Overbye: I flyvetidsskriftet »FLYV«, 1/1948, pp. 3–5.
86. Jvfr. Jørgen Larsen: I flyvetidsskriftet »TINBOX«, 2/77, 3/77 og 4/77.
87. Niels Helmøe Larsen: »50 Typer – over 1000 Fly«, pp. 22–27.
88. Paul E. Ancker: »Temahæfte Nr. 1 – CATALINA«, pp. 43f. – Dette udstationeringsmønster holdt sig frem til 1951, hvor den nye baseaftale blev underskrevet af Amerikas Forenede Stater og Kongeriget Danmark den 27. april 1951 og stadfæstet af H. M. Kongen to dage senere. Med the »Agreement relating to the defence of Greenland« var der skabt grundlag for et helt nyt koncept (baseringsmønster). Baseaftalen medførte, at Grønlands Kommando (GLK) blev oprettet som en treværns-kommando, der principielt skulle råde over styrker af alle tre værn. For flyverstyrkernes vedkommende betød det, at »Luftgruppe Vest« blev oprettet som fast institution på »B.W.-1, Narsarsuaq«, medens »Luftgruppe Øst«, der var vandbaseret på Ella-Ø i Østgrønland, kun var aktiveret i besejlingsæsonen.
89. For yderligere detaljer vedr. genforhandling af »GRØNLANDSTRAKTATEN« og baseaftalerne af 9. april 1941 efter krigen, se primært Niels Amstrup: op. cit., pp. 176f.
90. ibid., p. 192.
91. V. Lauritsen, op. cit., p. 31. – Flyvningerne blev udført med fly af typen »DC-4, SKYMASTER«,

- der ikke var udstyret med trykcabine. Dette betød, at flyvningerne var afhængig af vejret på ruten. Et lavtryk med tilhørende frontsystemer kunne blokere et større område på Nordatlanten med stærk modvind eller kraftig overisning, der umuliggjorde flyvning i flere dage.
92. Det viste sig snart påkrævet at råde over egne hotelfaciliteter, og Grønlands Styrelse lod derfor KGH/GTO optage forhandling med Greenland Base Command om at overtage en barakbygning i det nordvestlige hjørne af området, ikke langt fra grusværket og elven. – Jvfr. hoteldirektør Else Jensen og inspektrice Bodil Seierø-Andersen, der begge har været ansat som hotelledere på Narsarsuaq, stod hotellet færdig i 1952. Den normerede kapacitet var på ca. 50 sengepladser, men undertiden har endnu flere været underbragt igennem flere dage.
 93. »Generalrapport for Grønlandske Marinekommando fra 1. april 1946 til 16. august 1951«, kapitel VI, pp. 21f.
 94. »Bekendtgørelse om den i København den 27. april 1951 undertegnede overenskomst i henhold til Den Nordatlantiske Traktat mellem Regeringerne i Kongeriget Danmark og Amerikas Forenede Stater om forsvaret af Grønland«, stadfæstet af H. M. Kongen i Statsråd den 29. april 1951.
 95. Forsvarsministeriet: »Håndbog for Flyvevåbnet«, 1955, p. 31.
 96. »A History of the United States Air Force 1907–1957«, p. 113. – Efterhånden som muligheden for et angreb på U.S.A. over polaregnene blev teknisk muligt, skærpedes opmærksomheden i retning mod »Northwest Territories«. Muligheden for et fjendtligt angreb via Canada og Grønland blev nu vurderet på tilsvarende måde, som U.S.A. tidligere havde vurderet og imødegået mulighederne for et angreb via Alaska. I januar 1951 medførte denne sikkerhedsmæssige nyvurdering, at North East Air Command (NEAC) blev oprettet som en del af en treværnskommando »Northeast Command«, hvor kommandomyndigheden iøvrigt blev varetaget af luftstyrkerne.
 97. I henhold til Grønlandske Marinekommandos indberetning (jvfr. note 93, op.cit.), forekom der en del misforståelser på grund af en mangelfuld orientering af det udsendte personale fra hjemlige myndigheders side. Iøvrigt anføres det, at de opståede kommunikationsvanskeligheder, der i høj grad skyldtes manglende personlig kontakt, kunne være løst ved hjælp af en forbindelsesofficer til Greenland Base Command på »B.W.-1«, Narsarsuaq.
 98. Det danske ingeniørfirma »Danish Arctic Contractors« (DAC) begyndte sin anlægsvirksomhed i Thule-området og på Narsarsuaq i 1952. Firmaet blev dannet af seks danske ingeniørfirmaer: »Monberg & Thorsen«, »Kampmann & Saxild«, »Saabye & Lerche«, »A. Jespersen & Søn«, »Christiani & Nielsen« samt »Højgaard & Schultz«. DAC optrådte i de følgende år både som »contractor« direkte med USAF og som »subcontractor« for store amerikanske entreprenørfirmaer, der bød på kontrakter for USAF på Narsarsuaq, Thule og Søndre Strømfjord.
 99. Der fandtes ikke en fast canadisk forbindelsesofficer på Narsarsuaq fra 1952–57, men Royal Canadian Air Force (RCAF) udsendte efter behov en »Flight Lieutenant« til at koordinere de mange arbejdsopgaver i forbindelse med færgeflyvningernes gennemførelse. Ofte var det de samme flyverofficerer, der blev beordret til tjeneste som forbindelsesofficer på Narsarsuaq, og der var her to navne, der gik igen: F/L Wilfred Curluch og dansk/canadieren F/L Hans B. Larsen.
 100. Sygeplejerskerne, der alle havde officersrang, boede i en særlig pavillon på hospitalet. De kvindelige funktionærer på pladsen blev indkvarteret i en bygning i tilslutning til »Nurses Quarters«. Det fremgår af forlægget, at der næppe på noget tidspunkt har været ansat mere end ca. 10 ugifte piger på basen. Disse var ansat som kontordamer i »Base Supply Office« (BASO) og som ekspeditricer i »PX« og »Commissary-store«. Navnene er lidt dunkle, men det foreligger dog rekorderet, at to engelske piger (Eilene og Irene) arbejdede i »BASO« (det store varehus), medens tre piger fra Newfoundland: Edith, Olga og Pearl arbejdede i PX'en.
 101. Når man opholdt sig på Narsarsuaq i amerikantiden, havde man aldrig tid nok, fordi der hele tiden foregik noget. Baseradioen »*The friendly voice of the far North*« sendte på 1440 kc/s døgnet rundt. Der var kontinuerligt trafik på flyvepladsen og nye skibe i havnen. Der kørte et filmprogram i biografen med to nye film hver aften. Første forestilling kl. 1830 og anden forestilling kl. 2100 syv dage om ugen og med matinée onsdag, lørdag og søndag. Der var sportsaktiviteter i gymnastiksalen året rundt og baseball og basketball udendørs om sommeren. Der var lystfiskeri i fjorden og i elven med officielle fiskekonkurrencer overvåget af »Air Poli-

- ce» om største fisk, største laks, største torsk og mærkeligste fangst. Månedligt kom der USO-shows fra den amerikanske velfærdsorganisation (United Service Organization) til Narsarsuaq og optrådte i klubberne igennem nogle dage. Forskudt herfra kom der amerikanske orkestre til Narsarsuaq, som spillede på turn med »THE RAVENS« i de respektive klubber. Hver klub havde en »Club-calendar« for en måned ad gangen, der bød på forskellige aktiviteter hver eneste dag. Om torsdagen var det »Gambling night«, og her blev skiftevis spillet »Bingo« og forskellige kortspil, f.eks. »Poker« og »Black-Jack«. I et særligt lokale blev der desuden spillet roulette og terninger, medens »Slotsmaskinerne« sang deres monotone rytme omkring baren. Her blev *ikke* spillet med spillemønter, men med rigtige sølvpenge op til halve dollars. I august 1954 kom Woody Herman's orkester til Narsarsuaq og gav koncert, så taget løftede sig på gymnastiksalen, og ravnene fortrak til den anden side af fjorden.
102. SAC's operative mål stillede krav om *een* fuldt udbygget base langt mod nord (*Tbule*) samt et antal pålidelige alternativer: »Kangerlussuaq« (imod syd), »Alert« i Canada (mod nord) og »Station Nord« (mod nordøst).
 103. »A History of United States Air Force 1907-1957«, op. cit., p. 113.
 104. Jvfr. Forbindelsesofficeren på Narsarsuaqs månedlige indberetninger til Grønlands Kommando 1956-1957. I henhold til »FO-NAB's« månedsrapport for april 1957 flyttedes hospitalet til Bygning »S. 385« stueetagen i de tre sidste dage af april, medens de resterende civil ansatte kvinder blev indkvarteret i »S. 385« på første sal. Samtidig fik hospitalet status som »infirmeri«. Som det første samlede område blev hospitalet (Area 6) tilskoddet, låst og lukket i første uge af maj 1957.
 105. Jvfr. »Luftgruppe Vest's« månedsrapport for juni 1957.
 106. Jvfr. »FO-NAB's« månedsrapport for juli 1957.
 107. *ibid.*, for september 1957.
 108. *ibid.*, for december 1957.
 109. I henhold til »Bemandingsreglement for de ensomt beliggende vejrstationer under Grønlands Tekniske Organisation (Teletjenesten)«.
 110. KGH's repræsentant (Henry Haagensen) havde før krigen været ejer af et granitværk på Bornholm, der fremstillede chaussée-sten. Efter krigen var der ikke afsætningsmuligheder for denne form for vejbelægning, hvorfor han søgte til Grønland som sprængningsekspert. Haagensen kom derved til at lede en række anlægsarbejder af dækmoler og kaj anlæg i Disko-bugten og senere i Holsteinsborg distrikt.
 111. »FO-NAB's« månedsrapport for oktober/november 1958.
 112. Jvfr. Paul E. Ancker's: Rapport over flyvning i forbindelse med »HANS HEDTOFT's forlis«, dateret 28. februar 1959. – Se evt. tillige dagspressen for 31. januar til 10. februar 1959. – »USCG Campbell« sendte vejmeldinger hver time bl. a. til vejrtjenesten på Island, og i lange perioder var forholdene i eftersøgningsområdet helt ekstreme med vindstyrker på 60-70 knob fra sydvest. Temperaturen ved havoverfladen var minus 3°, og overisningen i området blev opgivet som »severe«. Den 2. februar afgik en amerikansk »RC-54« fra Keflavik for at forsøge at nå frem til det designerede eftersøgningsområde. På vejen over Danmarksstrædet blev flyet kraftigt overiset, og i området syd for Kap Farvel blæste det så kraftigt, at der blev konstateret saltholdige vandpartikler op til en højde af 2000 fod (600 meter). Missionen blev afbrudt, da det ikke kunne lade sig gøre at holde flyets propeller afsejlede, men på dette tidspunkt var frontruderne allerede mælkehvide af salt.
 113. Betænkning Nr. 227/1959. – »Betænkning afgivet af det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland«.
 114. I forbindelse med udskibningen af bly og zink fra Nordminen i Mestersvig blev der fra 1956 på »ad hoc« basis etableret en »Iscentral«, i et samarbejde imellem Flyvevåbnet og Rederiet J. Lauritzen. Rekognosceringsflyvningerne blev udført med CATALINA-maskiner, og som isobservatør og leder af iscentralen fungerede overstyrmand Wilhelm Petersen fra Rederiet Lauritzen. I besejlingssæsonen stod dette organ til rådighed med områderekognosceringer, sejladsanvisninger og islodsning. Overstyrmand Wilhelm Petersen blev i efteråret 1959 af Ministeriet for Grønland og Meteorologisk Institut antaget til at etablere og strukturere et lignende organ på permanent basis på Narsarsuaq, og påny blev det i et samarbejde med Flyvevåbnet, der udstationerede 3 CATALINA-maskiner og 25 mand på Narsarsuaq fra november 1959.
 115. Narsarsuaq blev administrativt henlagt under M.f.G., og det blev Grønlands Tekniske Organisation (Teletjenesten), der kom til at stå for genopbygningen af basens faciliteter. Som de-

partementschef i M.f.G. var Eske Brun endnu engang blev placeret i begivenhedernes centrum, og han varetog fra 1959 til sin afgang i 1964 den overordnede koordination med Forsvarsministeriet og Trafikministeriet om Narsarsuaqs organisation og struktur. I løbet af denne periode besøgte Eske Brun gentagne gange Narsarsuaq for ved selvsyn at konstatere, hvorvidt den valgte organisationsform svarede til forventningerne.

sarsuaqs organisation og struktur. I løbet af denne periode besøgte Eske Brun gentagne gange Narsarsuaq for ved selvsyn at konstatere, hvorvidt den valgte organisationsform svarede til forventningerne.



Narsarsuaq flyveplads august 1961.

Flyvevåbnets »C-54, SKYMASTER« blev anskaffet i 1959 og samme år indsat på Grønland til løsning af transportopgaver for Flyvevåbnet og Søværnet. På billedet ses »C-54, N-706« på Narsarsuaq i august 1961 i forbindelse med en udskiftning af personel ved Flådestation Grønnedal. Den engelske ambassadør i Danmark deltog i denne flyvning og blev på Narsarsuaq modtaget af departementschef Eske Brun og stabschefen ved Grønlands Kommando, oberstløjtnant H. Westenholtz. På billedet ses fra højre: *departementschef Eske Brun, den engelske ambassadør, oberstløjtnant H. Westenholtz, den engelske presseattaché og chefen for »Marinekutteren MÅGEN«, kaptajnlejtnant Sven Olesen.* (Foto: Paul E. Ancker, 1961).

Kilder og litteratur

Benyttet kildemateriale:

- »Bekendtgørelse om den i København den 27. April 1951 undertegnede Overenskomst i henhold til Den nordatlantiske Traktat mellem Regeringerne i Kongeriget Danmark og Amerikas Forenede Stater om Forsvaret af Grønland« – (stadfæstet af Hans Majestæt Kongen den 29. April 1951), Udenrigsministeriet, København, den 20. juni 1951, sign. Ole Bjørn Kraft.
- »Bekendtgørelse af Overenskomst af 7. juli 1960 med Amerikas Forenede Stater vedrørende oprettelse og drift af visse luftfartshjælpe midler og -tjenester i Grønland«, Udenrigsministeriet, Jr. nr. 93-B-42, København 28. juli 1960, sign. Jens Otto Krag.
- »Beretning angaaende den politiske Udvikling i Grønland i Aarene 1940–41«, Landsfoged Axel Svane, København, 1945.
- »Beretning angaaende udviklingen i den grønlandske Kryolithandels kontraktmæssige Forhold i Foråret og Sommeren 1940«, Landsfoged Axel Svane, New York, 1942.
- »Betænkning afgivet af »Det af Ministeren for Grønland under 19. Februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland«, Betænkning No. 227, København, 1959.
- »Danish Liaison Officer, Narsarsuak Air Base, Greenland«, månedsrapporter 1956–58.
- »Generalrapport for Grønlandske Marinekommando fra den 1. april 1946 til 16. august 1951«, København, 1952.
- »Indberetning til Statsministeriet (Grønlands Styrelse) vedrørende Forholdene i Grønland under Krigen«, af landsfoged Eske Brun, Godthaab, 12. maj 1945.
- »Kaptajnløjtnant Sigurd Nielsens dagbogsoptegnelser fra 1945–46«.
- »Luftgruppe Vest's månedsrapporter«, 1953–58.
- »Meddelelser om Grønland«, Andet Hefte, København, 1881.
- »Meddelelser om Grønland«, Sextende Hefte, København, 1896.
- »Overenskomst om Grønlands Forsvar/Agreement relating to the Defence of Greenland«, dateret 9. april 1941, underskrevet i Washington af Henrik Kauffmann og den amerikanske Secretary of State, Cordell Hull.

Arkivalier fra amerikanske arkiver og myndigheder:

- »Air Task Organization in the Atlantic Ocean Area (May 1942 – March 1945)«.

- U.S. 5th Weather Group: »Local Forecast Study Narsarsuak, Greenland«, november 1955.
- U.S. Coast Guard: »Coast Guard at War: Greenland Patrol«, 1945.
- »A History of The United States Air Force 1907–1957«, Toronto/New York/London, 1958 (1957).
- Commander Greenland Air Detachment, United States Coast Guard: »Summary Report of Rescue Operations on the Ice Cap«, dated 28 April, 1943.
- Department of the Army, Office of the Surgeon General: »Medical Supply Installations in the Greenland Base Command Area«, Based on annual Reports of the Greenland Base Command, 1941–44.
- Headquarters Greenland Base Command & Greenland Patrol: »Joint Army Navy Plan for the Defence of Greenland«, dated 9 October 1945.
- »History of Air Transport Command, (ATC) in Greenland«.
- »History of U.S. Naval Bases in Greenland«, (Brief), dated 2 April, 1952.
- »94th Pursuit Squadron Diary«, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama.
- Office of the Chief of Transportation, Army Service Forces: »MONOGRAPH NO. 11 – Transportation and the Greenland Bases«, dated February, 1945.
- »Record of Events Iceland Base Command, (Reference and Supplemental reading) based on »The Official War Diary of Iceland Base Command.«
- »Selected Documents from the Papers of President Franklin D. Roosevelt, Concerning Danish-American Relations, 1940–1«, Franklin D. Roosevelt Library, Hyde Park, New York, 1963.
- »Selected Documents from The War Department's Archives for the period 1939 to 1941«.
- »The History of Task Force 24 from April to August 1941«, HQ. U.S. NAVY, Washington.

Officielle britiske dokumenter:

- »The U-boat War in the Atlantic 1939–1945«, (MOD/NAVY), London.

Opslagsværker:

- »Army Air Forces in World War II, Plans and Early Operations January 1939 to August 1942«, (Craven & Cate), Chicago, 1950.
- »An Encyclopedia of World History«, 5 ed., by William S. Langer, Harvard University, 1972.
- »Dansk Søulykke-Statistik, 1946«, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, København, 1948.
- »Den Grønlandske Lods« (Vestgrønland), København, 1966.

- »Foreign Relations of the United States, 1940-45«, Department of State, Washington.
- »Håndbog for Flyvevåbnet«, udgivet af Forsvarsministeriet, København, 1955.

Litteratur:

- Amstrup, Niels:* »Grønland i det Amerikansk-Danske forhold 1945-1948« i »Festskrift til Erling Bjøl«, Aarhus, 1978.
- Ancker, Paul E.:* »OPERATION BOLERO«, (Nødlandede fly på Grønland I-IV), F.H.T., 1/80, 2/80, 4/84 og 3/86, København, 1980-86.
- Ancker, Paul E.:* »Reaktionen på det japanske angreb på Pearl Harbor 7. december 1941«, T.G., København, 1992.
- Ancker, Paul E.:* »Thule Air Base 1951-66« (Militærhistorisk studie udarbejdet i anledning af 25-året for oprettelsen af Thule Air Base), Særtryk af T.f.S., København, 1966.
- Angelucci, E. & Matricardi, P.:* »Fly fra hele verden 1939-1945«, vol. IV, Verona, 1979.
- Balchen, Bernt:* »Kom Nord med meg«, Oslo, 1958.
- Balchen, Bernt:* »War Below Zero«, London, 1945.
- Brun, Eske:* »Grønlands Administration i Adskillelsens Aar«, Det Grønlandske Selskabs Aarsskrift, København, 1946.
- Brun, Eske:* »Mit Grønlands Liv«, København, 1985.
- Carlson, William S.:* »Lifelines through the Arctic«, New York, 1962.
- Churchill, Winston S.:* »The Second World War«, vol. I-VI, London, 1948-1954.
- Creed, Roscoe:* »PBY - The Catalina Flying Boat«, Annapolis, 1985.
- Frisch, Hartvig:* »Danmark besat og befriet«, bd. I-III, København, 1945.
- Fristrup, Børge:* »Indlandsisen«, København, 1963.
- Hocking, Charles:* »Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam, 1824-1962, Vol. I (A to L), Middlesex, 1962.
- Jarrett, Calvin:* »Greater love hath no Man«, (Supreme Sacrifice of the Dorchester), Sea Classics, Vol. 6, No. 1, pp. 56f., January/1973.
- Langer, W. L. & Gleason, E. S.:* »The Challenge to Isolation 1937-40«, New York, 1952.
- Langer, W. L. & Gleason, E. S.:* »The undeclared War 1940-41«, New York, 1953.
- Lonsdale, Walther:* »Tre Maaneder med Erik den Røde som Genbo«, Flyvetidsskriftet »FLYV«, 4/48, København, 1948.
- Larsen, Jørgen:* »Shoo Shoo Baby« - »Flygande Felix« - »Stig Viking« - »Store Bjørn« - »Boeing B-17G«, Flyvetidsskriftet TINBOX, 2/77, 3/77 og 4/77, København, 1977.

- Larsen, Niels Helmø:* »50 Typer - over 1000 fly«, DFF/FMK, 1980.
- Lauritzen, V.:* »En ny Æra i Grønlands-Farten«, Det Grønlandske Selskabs Årsskrift, København 1950.
- Lohmann, W. & Hildebrand, H. H.:* »Die Deutsche Kriegsmarine 1939-45«, bd. II, Bad Nauheim, 1956.
- Lykkegaard, Finn:* »Det danske Gesandtskab i Washington 1940-42«, (disputats), Odense, 1968.
- Luchow, Ulrik & Fisker, Jørgen:* »Arsukfjorden«, Godthåb, 1977.
- McMurtrie, Francis E.:* »JANE'S FIGHTING SHIPS, 1939«, London, 1939.
- Morison, Samuel Eliot:* »The Battle of the Atlantic - September 1939 - May 1943«, Boston, 1954.
- Overbye, E. J.:* »Flyvningerne paa Dansk Pearyland-Ekspedition 1947«, Flyvetidsskriftet »FLYV«, 1/48, København, 1948.
- Røder, H. C.:* »De sejlede bare«, København, 1957.
- Scavenius, Erik:* »Forhandlingspolitiken under Besættelsen«, København, 1948.
- Sherwood, R. E.:* »Roosevelt and Hopkins«, New York, 1948.
- Sjøqvist, Viggo:* »Erik Scavenius - en biografi«, København, 1973.
- Steen, E. A.:* »Norges Sjøkrig 1940-45«, Bd. VII, Oslo, 1960.
- Stefansson, Vilhjalmur:* »The Friendly Arctic«, New York, 1922.
- Swanborough, G. & Bowers, Peter M.:* »United States Navy Aircraft since 1911«, London, 1968.
- Vibe, Christian:* »Ene ligger Grønland«, København, 1946.



»CATALINA-861« under opkørsel på rampe på Flådestation Grønnedal. (Foto: Paul E. Ancker, 1967).

Paul E. Ancker
på talerstolen
ved 50-års jubi-
læet på Narsarsuaq.



Paul E. Ancker blev student fra Nykøbing Katedralskole i 1950, og mødte samme efterår som elev på Hærens og Søværnets Flyveskole på »Luftmarinestation Avnø«.

Den videregående flyveruddannelse på overgangstræneren »HARVARD« (T-6) og jagerflyet »SHOOTING STAR« (F-80) samt den taktiske uddannelse på jagerbombere »THUNDERJET« (F-84) kom til at foregå i U.S.A. fra 1951-53.

Efter hjemkomsten til Danmark blev Paul Ancker tilkommanderet jagereskadrillerne i Jylland og var bl. a. med til at starte »Eskadrille 726« på Karup og i fortsættelse heraf »Eskadrille 728« på Skrydstrup. Hovedparten af hans flyvemæssige karriere fra 1954-78 kom dog til at foregå ved Flyvevåbnets Grønlandseskadrille (Eskadrille 721). Halvdelen af disse år blev tilbragt i Grønland, dels på togter af ekspeditions-mæssig karakter, og dels på langtidsudstationeringer. I 1971 blev Paul Ancker chef for »Eskadrille 721«, hvor han bl. a. kom til at forestå udfasningen af »SKYMASTER« (C-54) til fordel for indførelsen af »HERCULES« (C-130). Ancker blev i 1975 omskolet til C-130 i U.S.A. og holdt sig flyvende på denne type, indtil han i efteråret 1977 blev tilknyttet Forsvarskommandoen i Vedbæk.

Paul Ancker, der har henved 5000 flyvetimer, har bl. a. deltaget i »Dansk Røde Kors« undsætningsekspeditioner til »CONGO« i 1960 og »ANGOLA« i 1975. Han deltog endvidere i FN-styrken i »Belgisk Congo« i 1960 og i forsyningen af de danske styrker i Gaza og på Cypern imellem 1959 og 1978.

I sin fritid har Paul Ancker med stigende intensitet engageret sig i flyvehistorisk arbejde. Han var således medstifter af »Danmarks Flyvemuseum« i 1973 og blev i 1978 valgt til landsformand for »Dansk Flyvehistorisk Forening«. I denne egenskab blev han samme år medlem af hovedbestyrelsen for »Kongelig Dansk Aeroklub«.

På denne baggrund besluttede Paul Ancker i 1978 at forlade Flyvevåbnet for at påbegynde et historiestudium ved Københavns Universitet. For at klare sig økonomisk bestred han samtidig et konsulentarbejde ved Ministeriet for Grønland som flyvefaglig og logistisk koordinator, der frem til 1984 bragte ham i løbende kontakt med flyvning og Grønland på en ekspeditions-mæssig basis.

Paul Ancker blev immatrikuleret i 1980 og bestod sit bifagsstudie i 1983, medens hovedfagets mundtlige del blev afsluttet den 14. juni 1985. Umiddelbart herefter blev Paul Ancker ansat som direktør for »Danmarks Flyvemuseum«, der var under opbygning i Københavnsområdet.

Fire år senere flyttede museet sine aktiviteter til Billund, hvorefter Paul Ancker genoptog sine flyvehistoriske forskningsopgaver ved Københavns Universitet. Som første projekt udarbejdede Ancker et historisk speciale over emnet: »De danske militære flyverstyrkers udvikling 1910-40« og er for nærværende ved at udarbejde en licentiat-afhandling over emnet: »De danske militære flyverstyrkers genrejsning efter Besættelsen«. Desuden arbejder han med et omfattende bogværk om »Danmarks eneste Flyver Es, Kaj Birksted«, der er planlagt publiceret i 50-året for Danmarks Befrielse (1995).

Paul Ancker er i det daglige institutbestyrer for »Dansk Institut for Aeronautiske Studier (DIAS), der bl. a. rådgiver museer, samlinger og interesseorganisationer m. fl. i aeronautiske og flyvehistoriske anliggender.