

Phasetten 92-3

"Good Bye, Jonas"

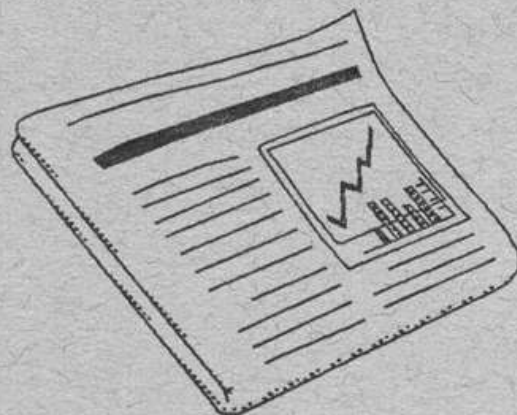


For Good efter 22 år!

Phasetten 1992-3

Redaktion:

Tlf: 2224



Ansvarshavende Redaktør: Susanne Green Hansen

Redaktionssekretærer: Frede Pedersen
Niels Rathje
Karo Olsen-Nielsen

Krydsord og Quiz: Rie Raahauge

Teknisk Assistanat: Leif Nielsen

Repro: Conrad Nielsen

Phasetten holder til (snart) i #216. Løsninger, breve og andre henvendelser bedes lagt i Phasettens postkasse i #274.

Forsidefoto: Conrad Nielsen

Redaktørens Side

Så er vi på gaden igen. Denne gang med nogle gode og lange artikler hvoraf den ene er den længe afventede fortsættelse af Per Holmes' fortælling om hvordan en Harley havnede på Thule og den anden er vores farvelinterview med Jonas, som har været på basen i 22 år. Så lykkedes det at få et lille interview med Knud Erik Møller, skipper på "Kivioq", Knud Rasmussens gamle skib - som det fleste af basens beboere nok var en tur om ad havnen for at se, og så har Frede Pedersen en artikel der informerer om Communications - hvad de laver, og ikke mindst - hvem de er.

Så har firmaet DAC/GC 40 års jubilæum på basen og vi ønsker Til Lykke. Vi har ikke en artikel med, men håber at kunne bringe noget fra jubilæet i næste nummer, hvilket bringer mig til noget helt andet:

Ny redaktør søges!

Den gamle er ved at være træt, og trænger til en ny, frisk afløser, med nye ideer. Jeg vil gerne være med til at lave bladet, og bistå med layout, artikler etc. Det har været sjovt, men det er også en til tider anstrengende tjans. Så hvis du har lyst og mod, så henvend dig. Ellers går vi helt i stå. Vi har det tekniske udstyr, og du har chancen for at lære helt moderne bladteknik.

Ring til mig, hvis du vil vide mere om arbejdet.

Håber vi snart ses på "gaden" igen.

Susanne Green Hansen

Jonas siger farvel

Interview med Jens Christian Jonassen (Jonas) den 8. juli 1992 i barak # 253

med enkelte afbrydelser af Smirnoff, barakkens fugl.

Hvad lavede du før du kom til Thule?

Det hele startede med at jeg kom til Gaza som soldat i 1959, og var så ved militæret til 1964, og så søgte jeg til Grønland da jeg kom ud derfra til maj. Jeg skulle så have været på Thule den 17. juni, men vi kom først afsted den 18. juni på grund af snestorm på Thulebasen.

Mit første job heroppe var som bilchecker i 580, og dengang fik vi en fyrstelig månedsløn på 2400 kr. Dem fik vi ikke udbetalt, men vi modtog \$40 om måneden, og resten blev sendt hjem til familien. Kontrakten dengang gik ud på at man kunne komme hjem på ferie efter et år, i fire uger, og når man havde været her i 18 måneder kunne man komme hjem på seks ugers ferie.

Jeg var også på Gasstationen, og i Roads and Grounds. Jobbet i 580 ku' jeg ikke klare pga. al den bilos der var. Chefen for Transportation dengang var Bering Jensen, og ham var jeg oppe at tale med i 1966 da jeg rejste hjem. Jeg havde fået 12 point for at køre for stærkt, og så skulle kørekortet ryge. Så havde de fundet ud af at halvdelen af point'ene var slettet og at jeg godt kunne blive. Så gik jeg og malede nogle af de barakker nede bag 580, hvilket jeg blev træt af, og derfor bestemte jeg mig for at ta' hjem.

Dengang gik der fly hver 14. dag, og det var med en DC-7'er. Det hed sig at det skulle ta' otte timer at komme til København, men der gik som regel 12 timer inden vi kom

hjem, fordi det gamle skidt jo alligevel ikke ku' flyve så stærkt, som de pralede med. Og det var direkte - ingen mellemlandinger.

Hvordan så der ud heroppe dengang?

Dengang kørte basen jo på højeste gear. Vi havde jetjagere og helikoptere og alle raketbatterierne rundt omkring. Camp Tuto, Camp Century og P-Mtn var aktive, og der har vel været ca. 12.000 mand heroppe, og da boede man jo ikke i den slags luksusbarakker som man har idag. Da jeg så ikke ku' enes med dem heroppe efter 2 1/2 år rejste jeg så hjem. Mens jeg var her havde jeg søgt til Australien, det gjorde jeg både i 1963 og 1964, og jeg fik altid besked på at jeg skulle komme hjem på de ubelejlige tidspunkter. Det var aldrig i forbindelse med at jeg holdt ferie, at jeg skulle til interview på ambassaden. Selvom man skrev til dem hvornår man kom hjem på ferie, så fik man besked på, at sådan var det bare!

Så kom jeg hjem og var der i et års tid, hvor jeg forpagtede en tankstation uden for Ebeltoft. Så, om efteråret, hvor jeg ikke kunne sælge formere end 20 kr benzin på en formiddag, så ringede jeg til København, og fik arrangeret et interview. Det var i kartoffelferien, og så kunne min svoger passe tanken imens.

Så dampede jeg afsted til København, var på ambassaden, blev lægeundersøgt, og så spurgte de hvornår jeg ville til Australien. Jeg sagde at det skulle være inden 1. april, for da vidste jeg at skattevæsnet kom efter mig.

Jeg kom så afsted den 11. marts 1968. Det var min plan at immigrere og så finde arbejde. Det var der jo nok af dengang. Det tog en måned - jeg ankom til den 11. april, til Freemantle. Selve sejlturen foregik via South Hampton til

Gran Canaria, og derfra til Cape Town og videre til Freemantle i Vestaustralien. Derfra tog jeg så til Melbourne. Der kom jeg til at arbejde på en kobberfabrik. Der lavede vi alt fra bremseledninger til kobbertråd, ammunitionsfylster til army'en. De havde en ammunitionsfabrik tværs over gaden fra os.

Men så syntes vi jo ikke at vi kunne tjene nok der. Vi, er et par stykker jeg rejste derned sammen med fra København, og så en irlænder. Vi fik så job på en barge, der lagde rør på havbunden ud til gasboreplatforme. Det skete et halvt år efter vi startede på kobberrørsfabrikken. Jeg var så der til de var færdige med at lægge rør, og så skulle borgen videre.

Den sidste jul jeg skulle have holdt i Australien blev til jul i Danmark istedet, for i et lotteri dernede vandt jeg en bil - en sportsvogn. Den solgte jeg, og rejste så hjem på ferie. Jeg havde ialt ca. 14 dage fri. Da jeg kom tilbage var det svært at finde arbejde. Det havde jeg haft en anelse om inden jeg rejste derned, og jeg havde været inde ved DCC, som det hed dengang. Det var i 1969, og vi blev enige om at de skulle sende papirerne ned til mig i Australien. De ankom, og jeg fik dem udfyldt og returnet, og det blev så til at jeg forlod Australien i maj måned og så igen afsted til Thule på en 17. juni - i 1970.

Thule for anden gang

Det var så blevet 1970 og jeg kom til Base Motor Pool hvor Rasmus Lau var chef. Jeg var på natten dernede. Motorpoolen var flyttet mens jeg havde været væk. Den lå i 836 da jeg rejste i 1966. Da brugte vi 551 til garage. Vi havde godt 40 biler vi hentede om aftenen og gjorde rene og tankede. Dengang var afdelingen delt op i to. Dispatch lå også i 551. Vi var vel ca. 30 dengang, mod 20 idag. Vi havde

13 GMC'ere (busser).

Min tid som chauffør startede dengang, hvor jeg kørte der som afløser. I 1972 blev jobbet så mit fast, og der kørte jeg indtil september 1977 hvor jeg rejste hjem for anden gang. Jeg var hjemme indtil februar 1980, og i mellemtiden arbejdede jeg med jumbojet, DC-10'ere - med til at slæbe dem frem og tilbage på værksted og i hangarer. Lidt som et Trans Alert job.

Thule tredje og sidste gang.

Min DET-3 tur foregår på den måde at jeg starter med at køre rundt og se om der er nogen der vil med op at spise kl. 6:30. Så går turen derud kl. 7:15 når jeg har samlet folkene op. Så tilbage igen og samle kontorfolk op kl. 8:15 og hjemme igen ved 9-tiden. Så pause til 11:15 og hentede dem så ind til basen for frokost og tilbage dertil igen kl. 13:00 tilbage ca. 14:00 og afsted igen kl 15:15, og fyraften 16:00. Nu er turen med kontorfolkene så skåret væk - de tager med den tidlige bus. Jeg er så nu i BMP ved 8-tiden efter jeg har tanket, og har været rundt med weatherreport og flyrapporter. I sin tid boede DET-3 folkene i 592 og 594 og i 711 og 713 og 715, supervisorerne boede i 717. Barakkerne ude ved DET-3 tilhørte deres supply. Det er så senere blevet flyttet ind i bygningerne derude.

Der er blevet meget moderniseret, og i tidens løb er der skåret 25 mand væk.

Selve DET-3 (eller OL-5, OL-AA som det hed dengang) startede i de tidlige 60'ere. Da kørte de selv deres folk. De havde en større udgave af "grisebussen", og vi måtte ofte ligge og race efter den, når chaufføren var kommet til at trykke på sendeknappen på den Stornoradio vi havde dengang.

Der er mange unge nu der arbejder der, og mange af de gamle er borte, men Andy Anderson har jeg kendt siden han boede i 713 i 1973.

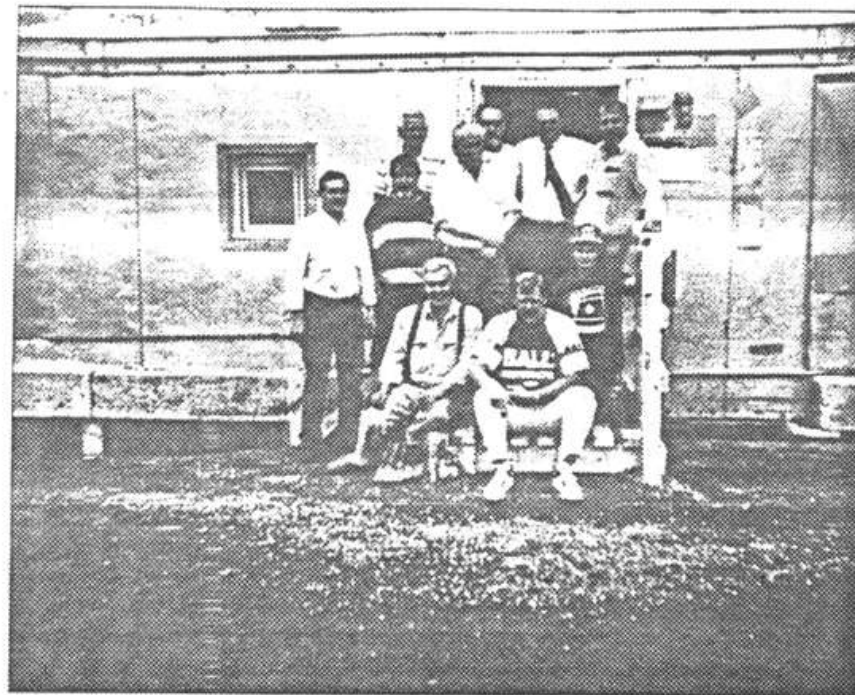
DET-3 har ændret sig meget. Der er bygget udenom det gamle. For et par år siden da der blev bygget om kunne vi se at det var gamle hustrailere der havde været starten - kontorer og dining hall. Men nu er alt skiftet ud, og jo mere moderne det er blevet, jo mindre har de brug for folk.

Men dengang var det der skete på DET-3 omgivet af hemmelighed og mystik. Vi havde en chauffør som helt galt afsted. Han spurgte folkene derude hvad de lavede og hvad der foregik, sådan i den stil. Da han kom tilbage stod der to Security Police og tog fat i ham nede i Motorpool'en. Da havde de ringet ude fra DET-3 - han havde været for nysgerrig, så ham ville de ikke have til at køre derude.

I dag er det jo ikke omgærdet af det samme hemmelighedskræmmeri.

Tiden på basen

Jeg har jo i tidens løb boet forskellige tider på basen, men det meste af min tid har jeg boet i barak #444. Så blev vi flyttet i 334, og senere kom vi så i 253. Men der er stadig nogle tilbage heroppe fra tiden i 444, bla. Jørgen Lakjer og Torben Kristensen fra Hg 10. Da var Torben og Lakjer var skrivemaskinemekaniker. Så var der Søren "Mangepenge". I tidens løb har man jo set mange komme og gå. "Fisker" har også været her i mange år. Han var garagemand i 551. Og i dispatch dengang var der en på radioen og to ved telefonerne. De puttede requesterne gennem en sprække ind til radiomanden. Men tiden på gasstationen var nem. Man sad på sin flade - de tankede selv op, og kom så ind og skrev på sedler hvor mange liter de havde fået. Væggen var fyldt med



Vennerne siger farvel til Jonas.

Vi sneg os ud under din fest og tog dette billede til dig:

Bagerst: Karl, Kaj, Poul Erik og Torben

I midten: Finn, Conrad og Carl

Forrest: Risen, Carsten og Grethe

Foto: Susanne Green Hansen

plader og sedler på de forskellige organisationer og afdelinger.

Man skulle blot kigge efter at det gik ordentligt til. Jeg var på natten, der var to skift, og tanken var åben i 24 timer. Mit værste job heroppe var da jeg kom tilbage i 1970 - og det varede kun en uges tid. Jeg var havnet i Roads and Grounds og da var ude at vaske broen ude ved Vandsøen - den skulle males. Det var et utroligt beskidt job, og det var et vådt og koldt job.

Men det værste jeg har oplevet var sommeren 1984 hvor jeg en dag kørte turisttur, bla. til Dundas, og på vej op ad Nordbjerget kunne jeg se noget gult ude i terrænet. Jeg troede det var noget nogle havde "dumpet" oppe på bjerget. Men da jeg kom nærmere kunne jeg se at det var en tankvogn der var forulykket, og chaufføren var blevet kastet ud af bilen (og dræbt).

Der var også engang oppe på J-Site, da vi kørte i de gamle GMC'ere. Der var nogle fra havnen deroppe på en "guffetur". De kom fra bygning 15, og skulle holde tilbage når busserne kom. Men det gjorde de jo ikke de fjolser, og jeg ku' ikke bremse bussen da der var ret glat, så jeg fik en tur ud i krakemutterne. Det var tæt på at jeg havde været klemmt fast. Bussen drejede rundt og havde i trekanten mellem alle reflekserne. Da så SP'eren kom (det var en vi kendte godt), sagde han: "Lad os nu se Jonas, en to tre...ti reflekser @ \$3,- stykket.

Der har jo også været nogle hårde ture i fasevejr til og fra DET-3, bla i december 1990. Jeg kom om eftermiddagen kl. 14:00 efter dem, og så var der ikke nogen af dem der skulle med tilbage, og jeg fik at vide at nu kunne jeg godt komme indenfor, for nu var basen i en storm 3. Der var jeg så i 24 timer, vi skulle ellers ha' haft stegt ål i barakken den aften, men det gik jeg altså glip af.

Men den værste storm jeg har oplevet her var en marts måned i 70'erne. Jeg skulle i BX'en, og det var det flotteste vejr. Men mens jeg var der kom stormen så. Vi kom først ud fra BX'en næste dags morgen. Vi måtte overnatte der. Så stærkt gik det. Men vi manglede hverken mad eller sodavand.

Hvordan gik fritiden heroppe?

Der er jo nok ikke et sted heroppe jeg ikke været i tidernes løb. Dengang var der liv i Dundas. Dengang skulle man derover for at sende blomster hjem. Jeg var bla. derovre engang for at sende blomster hjem til min søster da hun havde fået en datter. da fik jeg lov at køre derover til Tele, den var den 6. november. Man talte blot med sin supervisor på natten, så fik man lov.

Det er jo ikke som nu. Jeg har været med til i seks måneder at arbejde 12 timer om dagen - ingen fridage. det var altid sådan at når dispatcherne skulle holde fri - lørdag eller søndag. Så blev en der hed Frede, og så jeg altid hevet ind i dispatchen og skulle passe telefoner der. Så den første fridag efter så lang tid var nu rar.

Men vi nåede da også i klubben indimellem. Det var Airman's klubben og den lå hvor laundry ligger nu. Det var for rappere dernede. Der var jo også NCO-klubben og O-klubben. Man kunne spise der, og endda spise godt. Alle havde mealcard og kunne spise i messerne, som også var delt op efter rang. Og lønnen var jo meget god dengang, hvor man ikke skulle betale skat af den.

Når man tog hjem fik man 1500 kr. i rejsepenge, og så resten på en check. Og det jo galt en gang vi kom hjem, for da var banken i lufthavnen åben. Vi gik hen og hævede vores penge, og det fik vi da - så længe de havde nogen. De løb ret hurtigt ud af penge så det gjorde de aldrig mere.

Det hændte også at vi kom i biografen, og vi havde Den Danske Klub som dengang lå i 451, der kunne købes pølser og øl, og så var der bingo en gang om ugen. det de kalder for Rec Centret idag var et cafeteria. Det var dansk mad man fik serveret om middagen, så der var somme tider tryk på - især hvis der bøf. I messen var det kalkun, kalkun, og kalkun. Selvom kokkene i messen var danske, var det meste der blev

serveret amerikansk mad. I Cafeteriet var det så fint at når man havde kørt en helt nat og klokken var blevet fem morgen, så kunne man få sandwich leveret.

Bx'en havde ikke det udvalg af danske varer som de har idag. Men man kunne bla købe Parker pennesæt og nylonstrømper - noget som var "varme sager" når man kom hjem.

Om julen blev der holdt en flot julefrokost for de ansatte nede i Den Danske Klub, men det holdt op, for der var altid nogle der ikke kunne styre sig. Når de havde fået lidt at drikke gik de over og skældte deres supervisorer og superintendents ud for det værste. For der manglede ingen brændevin.

Har det været 22 år værd?

Ja, det har det. Tingene har skiftet lidt. Da jeg kom tilbage i 1970 og begyndte at køre for amerikanerne var det meget dem jeg kom sammen med. DET-3 folkene har altid været meget for sig selv. Dengang da skulle de være medlem af O'klubben, og jeg var gerne med dem derude fredag aften, og en af dem skrev mig ind som "gæst". Derude spiste vi altid godt, og vi havde mange sjove timer. Man fik rigtig højreb med "skaft", og serveringen var i top. De har altid tænkt på mig når der skete noget, og de har givet mig en meget flot afskedsgave som jeg er utrolig glad for (Et par meget store hvalrostænder, og et specielt billede af DET-3 med alles signaturer. red.).

Men nu kan det jo ikke nytte noget at blive heroppe længere, Sanne. Jeg havde jo sat dato på allerede sidste år. Sommeren efter jeg blev 60 år. Jeg blev jo 60 i marts i år, og havde alltid fest om lørdagen. Du skulle især have set Svend Robert-i smoking! Der var mange af vennerne, også som jeg ikke havde set i mange år.

Hvad skal du lave når du lander i Ebeltoft?

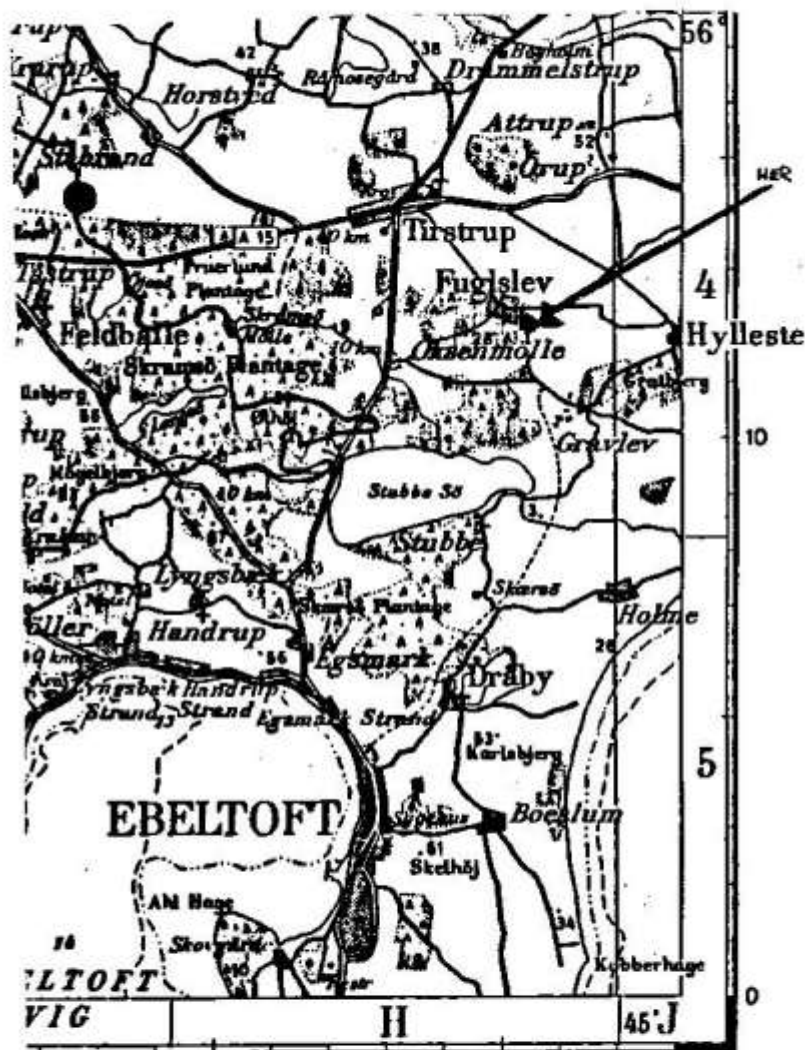
Jeg har en græsplæne som skal rykkes op. Den skal jeg bruge som urtehave. Min søster og svoger har set efter mit hus i alle de år jeg har været væk, så det hele er blevet passet godt. Det ligger på Møllebjergvej nr. 11, og huset hedder Hill Top. Jeg har ikke selv fundet på det, det var min søster og svoger. Jeg kørte på Hill Top dengang, så det havde de jo hørt en del om, så de kaldte det Hill Top, og de fik lavet en egeplanke med navnet brændt ind i.

Til vinter skal have ført min frimærkesamling "up-to-date". Det er danske og australske og grønlandske. Jeg har også det sjældne "Liberty" album fra USA. dengang havde jeg en kammerat i USA, en fætter til danseren Gene Nettles, og han var også samler, så han skaffede mig mange af de gamle mærker. Og efter jeg kom herop holdt jeg jo mine forbindelser til Australien vedlige og fik sendt kataloger herop, så det blev jo til mange. Men i dag spytter de jo frimærker ud, så det er ikke så meget værd at samle mere.

Men jeg har også en masse bøger, bla. amerikanske som jeg glæder mig til at få tid til at læse, og en masse National Geographics som jeg godt vil læse en gang til. Jeg er ikke så store fjernsyns-fan at jeg kommer til at savne TV heroppefra. Men jeg tror bestemt ikke at jeg kommer til kede mig. Jeg får nok en del besøg, og jeg har selv tænkt mig at køre på besøg. Men det er ikke ret mange breve jeg skriver - mine "kragetæer" er der S'gu ikke ret mange der kan læse, men jeg skal nok holde mig underrettet om hvad der sker heroppe. Det skal "lille Niels" som skal afløse mig på DET-3 nok sørge for.

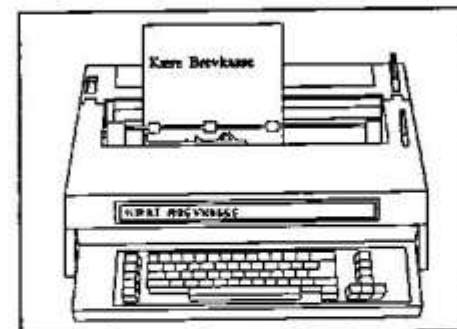
Jeg vil godt slutte med at sige farvel til alle mine gode venner heroppe på Thule, Barakbeboerne og kollegerne på arbejdspladsen. Det har været en god tid.

Phasetten



Jens Chr. Jonassen
-Hilltop-
Møllebækvej 11, Fuglslev
8400 Ebeltøft
86 36 38 86

Phasetten



Nye tider i GC

Jeg vil gerne bede "Phasetten" bringe dette brev i brevkassen - i et forhåbentligt snarligt nummer.

Jeg har hørt om en medarbejder der, efter at have været ansat i GC i 17 år, pludselig er blevet fyret på gråt papir, uden at man overhovedet har tilbudt at finde et andet job til vedkommende. Et menneske man har kunnet bruge i så mange år kan vel ikke være fuldstændig uduelig? Og jeg kan forstå at "fyresedlen" blev afleveret mens Site Manager var taget på ferie?

Jeg ved godt at der er "nye tider i GC", Rasmus Lau er død, men man havde dog ikke budt folk det under hans regime. Kunne man ikke fra GC's ledelses side været "mand" nok til at snakke med vedkommende - og have fundet noget andet arbejde til ham. det er bare for dårligt. Er det den behandling man kan se frem til?

Jeg vil meget gerne have et svar da det virker som om man med den nye ledelse hele tiden taler om samarbejde, loyalitet etc. Det må vel gælde begge veje, eller hvad???

En harmfuld GC ansat.

Svar fra Site Manager Gert Løvgren:

Om Åbenhed

Det er en skam, at den GC-ansatte skriver anonymt, så læserne og den, der skal svare, ikke ved, hvem der står bag. Hvis det er et kendetegn på kulturen på TAB, at medarbejderes kritik er nødt til at ske fra det skjulte, har vi et ekstra problem. I værste fald er det et tegn på en kultur, som bygger på frygt, og hvor konstruktiv kritik undertrykkes. (Historisk set er der ingen eksempler på, at sådanne kulturer har klaret sig godt).

Når vi idag modtager newcomers på TAB, opfordrer vi dem bl.a. til at stå frem og være konstruktivt kritiske og derigennem være med til at udvikle arbejdspladsen.

Respekt om personalepolitikken

Det er ikke fair at diskutere personsager for åbent tæppe. Så det vil jeg ikke.

Med hensyn til at fyre en medarbejder uden at virksomheden prøver at finde et andet job til vedkommende, vil dette forekomme i særlige tilfælde. I en aktuel sag har vi i ledelsen imidlertid ikke håndteret et forløb korrekt. Den pågældende medarbejder har selv fremført dette og er efterfølgende tilbudt et andet job. Det er i dette tilfælde beklageligt, at dette ikke er sket fra begyndelsen.

Jeg giver indsenderen ret i, at der er ingen, der er "fuldstændig uduelige". Men verden forandrer sig, og det kan ske, at

nogle af os ikke mere passer på den hylde, vi er på. Ledelsen bestræber sig på at blive stadig dygtigere til at formidle omrokinger, når det er ønskeligt. Når det er nødvendigt at afskedige medarbejdere, vil vi bestræbe os på at gøre det på en måde, der gør mindst mulig skade. Hvis ledelsen ikke lever op til den politik, er kritik på sin plads og velkommen. Vi vil gerne have en personalepolitik, der er respekt om.

Der er imidlertid flere sider af samme sag at tage vare på. For det første at forlange, at især ledere - og andre medarbejdere med afgørende indflydelse på organisationen - i særlig grad lever op til virksomhedens krav. Det er ledelsens pligt at se til, at dette sker, og det er ledelsen, der sætter kravene.

For det andet at sikre, at den enkelte medarbejder til enhver tid ved, hvad der forventes af ham/hende, og at medarbejderen får information og vejledning.

At en dårlig tilstand har stået på i længere tid, er ingen begrundelse for ikke at lave den om. Tværtimod. Der skal derfor ikke være tvivl om, at personalepolitikken også bygger på, at enhver ansat lever op til de krav, som der stilles i den pågældende stilling.

Loyalitet går begge veje

At loyalitet skal gå begge veje, er jeg enig i. Jeg vil gå videre og sige, at loyaliteten også består i, at der gives konstruktiv og fair kritik - begge veje. Den dialog er en væsentlig kilde for at skabe udvikling og fornyelse. På den baggrund er indsenderens indlæg et godt bidrag. Tak for det!

Phasetten

Rie's Kryds

RUE	ENDE	Ø	MEN	DEN ÆLDSTE	BIBEL NAVN	STIK-1- REND DRØNG	OPERA	NORGE	BIL TYPE	
AF- SLUTNING										AT- TER
KLIPPE								REDSKAB BAGSLAG		
ENGLAND			SNEDIG							
TRIT					TEDEKONT. MENOT PÅ THULE TONER				MÅLER	
HOLLAND			NAVN LEGE ME				BARE STEDORD			
STEDORD		SNØG Ø								TUNG UD- ÅNDING
JOKER				KAMP BY				SVERIGE GUD		
RØD- GLØDENDE							GROV TON			
	 SKINJER						SIGER- V, FOR DENNE GANG			

Der er en flaske Bailey til vinderen.

Phasetten

Vi skal gå hånd i hånd...

Det er ihvertfald den sang der først falder en ind, når man ser Svend Robert og Finn Frederiksen i denne utraditionelle dans(?). Hvad laver de??



Der er et par flasker på højkant til det bedste bud på, hvad dette billede forestiller.



Risen - Dagens Digt

Som cykelsmed på Thule han går,
det har han gjort i mange år.
I Danmark har gjorde en bule,
derfor han valgte Thule.

Symaskiner og mekanik
er altid Risen's replik.
Mangler en dame en strop,
Risen straks syr den op.

Skulle du mangle en sko?
Straks han den syr, og den er go'.
Skulle du mangle en knap-
der er han også rap!

Cykler han reparerer.
Rec Centret står på tæer-
De spørger "kan han skaffe fler'
med bagagebær'?"

Skærme ligeså-
men slanger? Dem kan han ej få.
Men mangled du en buks-
det han skaffer fluks!

Er sømmen gået?
Straks Erik får den nået.
Kniber det med længden -
straks han sætter dem op i bænken.

"Finnsen"



Rie's Quiz

Denne gang skulle det være nemt. Alle kan være med, og vi ser gerne mange løsninger, da det går lidt trægt. I kan jo være flere om at sende ind, så chancen for at vinde bliver større. Der er igen tre flasker vin for hver spørgsmålsgruppe.

Amerikaquiz

1. På hvilken dag nåede Columbus til Amerika for 500 år siden?

a) 12. oktober b) 12. august c) 12. november

2. Hvor mange mennesker bor der i USA?

a) ca 240 mio. b) ca 140 mio. c) ca 340 mio.

3. Hvor høj er Frihedsgudinden?

a) 46 m. b) 146 m. c) 56 m.

Sproglig Quiz

1. Hvad betød ordet TABERNAKEL oprindeligt?

a) Alter b) Løvhytte c) støj

2. Hvad betyder "skvadronør"?

a) klovn b) pralhals c) klodsmajor

3. På amerikansk hedder dyret "Badger". Hvad hedder det på dansk?

a) egern b) grævling c) bæver

Vindere af sidste Quiz og Kryds:

Rie's Kryds:	Karin Eriksen #750
Filmmusik:	Karin Eriksen #750
Havnequiz:	Egon Kristensen #324
Grønlandsquiz:	Egon Kristensen #324

Karin og Egon var de eneste der sendte ind!

Den Tænksomme Thulebo sagde forleden:

Hvorfor kalder de foreningen for "Anonyme Alkoholikere" her på Thule. Vi kender dem da allesammen!

En Harley Freak Fortsætter..

I sidste afsnit hører vi bla om hvordan Per Holmes fik motorcyklen med til til Thule.

Alabama

Det blev ikke til megen køren i den uge jeg var nede i Alabama, men søndag den 26 kørte vi en tur til Georgia, hvor - lige uden for Atlanta - der ligger en forlystelsespark "Six Flags". Vi hyggede os der en hel dag, der var hovedsagelig rutchebaner, med og uden vand - det var folk helt vilde med at give penge for.

Vi var heldige med vejret, for det havde regnet om morgenen som vi tog afsted, men havde tørvejr resten af dagen. Vi kørte tilbage ved midnatstid. Dagen efter var det igen solskin så jeg bestemte at Harley'en skulle have luft. Jeg kørte en tur ned til Talledega Race Track, men man kunne kun komme ind hvis man kørte med en bus som holdt udenfor. Da der ikke blev kørt løb kunne det så være lige meget, så jeg kørte bare lidt rundt og kiggede på det forskellige.

Torsdag var min sidste dag i Alabama og den brugte jeg til at køre rundt og sige farvel til de mennesker som jeg havde lært at kende under mit ophold.

Fredag morgen startede jeg så min tur nordpå igennem Appalachian Mountains og det var en utrolig flot tur som det er umulig at beskrive med ord, men det var altså smukt. Jeg kom helt op til noget der hedder Natural Bridge Village i Virginia. Der var et hotel med både museum og opera og hvor folk kom til fra alle vegne. Nå, det ene kunne vel være

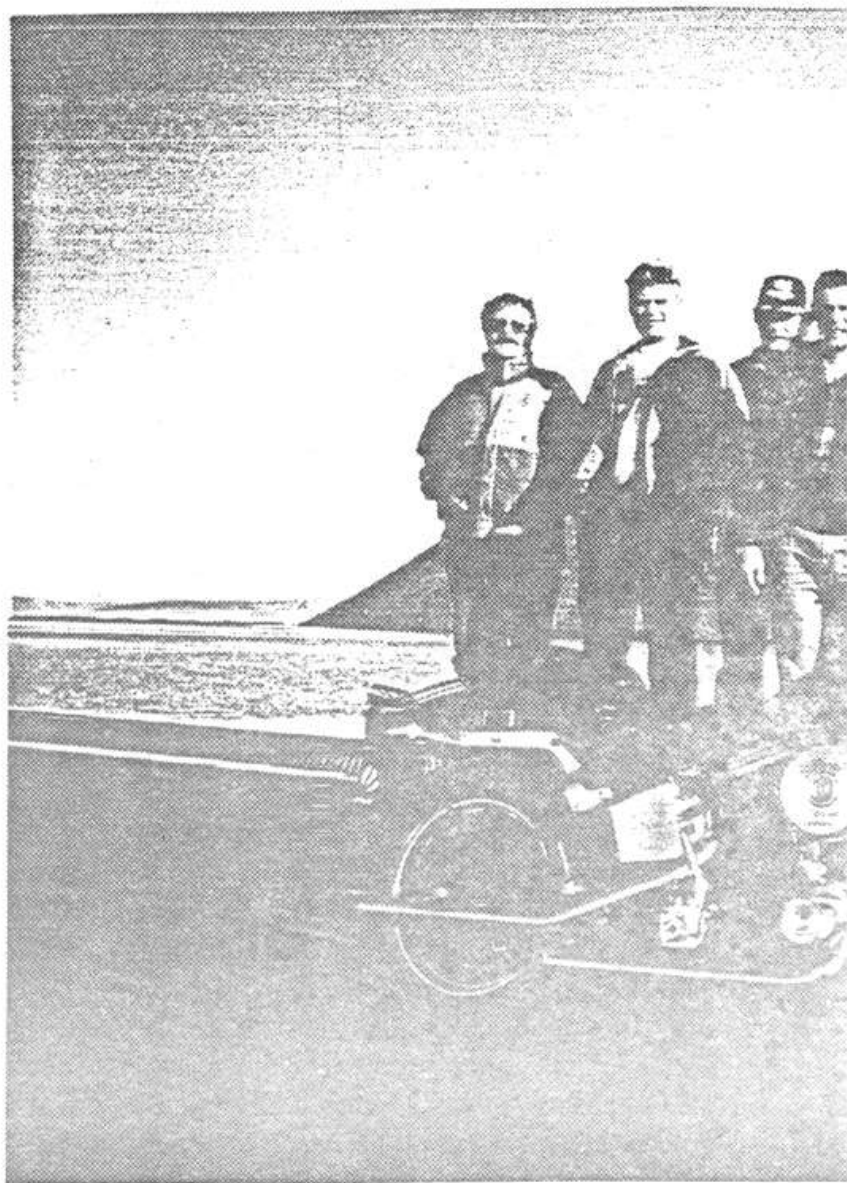
lige så godt som det andet og gad ikke lede efter et andet, for der var så mange smådyr i luften at det lignede regnvej i lyskeglen. Samtidigt var det kulsort og svært at koncentrere sig, selvom klokken kun var 21:00. Jeg havde jo også tid nok - mit fly skulle ikke gå før søndag aften fra Boston.

Aftenen før havde jeg lige passeret Ronaoke, så jeg havde vel ca. 700 miles tilbage til Boston. Mit mål var at blive på Interstate 81 til Scranton hvorfra jeg kunne følge Interstate 84 over til Mass Pike, som går hele vejen ind til Boston. Jeg skulle ikke ind og rode rundt i New York igen, så jeg tog via Harrisburg hvor jeg spiste til middag og fik tanket. Det var som om jeg ikke var kommet ud af bjergene, så det måtte være Pennsylvania Highland jeg kørte i. Nu trillede milene ellers væk under hjulene på mig og jeg kom ret hurtigt fremad. Jeg passerede Wilkers Barre og Scranton inden kl. 2 og kom ud på Interstate 84. Det var stadig bjerglandskab og Middletown gled forbi, det så det ud til at jeg kunne nå at klare Boston inden aften, og med det for øje fik gashåndtaget en lille tand mere. Jeg havde ellers ikke kørt mere en 10 miles over hvad der var tilladt. Klokken var ved at nærme sig spisetid, og det var Springfield også, så ved 19:00 tiden fik både jeg og HD'eren nye forsyninger, og med små 100 miles igen så det jo meget godt ud.

Jeg trillede ind på Sommerby Lane kl. 22:00. der var ikke nogen hjemme, men jeg vidste hvor nøglen lå, så det var ind med oppakningen, af med tøjet, og i bad. derefter smed jeg mig på sofaen, tændte TV'et og en smøg, nu skulle der slappes af til imorgen aften.

Larry kom hjem ved 2-tiden og vi sludrede om turen og hvad der var sket lokalt mens jeg var afsted.

Næste formiddag skulle HD'eren vaskes og pudses - der sætter sig en del skidt på maskineriet når man tilbagelægger sådan en tur, den blev da også nydelig igen.



Motorcyklen vel ankommet til Thule

Fra venstre: Niels Rathje, Jørgen Kaas, "Holmes", Tommy Vester, "Flade", Carl Larsen Sørensen og Poul Erik Christoffersen.

Foto: Gunner Clod-Svensson

Om eftermiddagen var der grill- og poolparty hos en af Harley-vennerne, og det var ikke så omstændeligt at sige farvel til gutterne i Boston for de fleste af dem jeg kendte kom forbi i løbet af dagen. Alt i alt blev det en hyggelig eftermiddag.

Larry kørte mig til lufthavnen kl 20:00, og vi tog afsked med hinanden. Nu skulle der flyves mod uret. Jeg skulle også tilbringe 6 timer i Heathrow, den mest dødkedelige lufthavn jeg nogensinde har været i. Men jeg overlevede da, og ankom til Kastrup kl. 16:45 den 3. juni, og der var ingen grund til at tage ret langt væk, idet mit fly til Thule afgik næste morgen kl. 9:00.

I flyet

Turen til Thule gik med at hilse på andre Thuleboere som havde været på ferie i Dannevang. 5 timer i luften og uret stillet tilbage 5 timer, hvorefter vi landede på Thule Air Base 09:45. Nu skulle tiden så gå med at vente til medio juli, hvor M/V Green Wave skulle ankomme.

Motorcykel på Thule

Green Wave ankom den 19. juli - og til min store skuffelse var Harley'en ikke med. De havde ikke kunnet nå det pga. dit og dat, men de lovede at tage den med på deres næste tur herop.

Anden gang Green Wave anløb Thule var den 19. august om morgenen, og da de gik langs kajen fangede kaptajnen Peter Stalkus mit blik, og gav mig en opadvendt tommelfinger, så

det betød nok at alt var O.K. Der faldt en tung sten fra mit hjerte, nu skulle det lykkes - den første Harley på Thule, og også den første Harley så langt mod nord, bortset fra en dåse ris på tre ben. O.K., den var der dog, men er det en rigtig motorcykel eller hvad?

Vi gik igang med at losse skibet, det skete i øsende regnvejrs og vejrudsigten var ikke lovende for de kommende dage. Natten til den 20. blev det et forrygende stormvejr og skibet var ved at blæse til havs igen. I mit stille sind forbandede jeg den beslutning jeg havde taget om ikke at tage Harley'en af før den næste dag, men lykken tilsmilede mig, og ved middagstid stilnede det noget af igen. Vi havde om formiddagen kun kunnet arbejde med tunge løft, dvs noget der vejede omkring 7 til 10 tons - som vinden ikke ville have den store indflydelse på. Hen imod aften var det blevet rimeligt pænt vejr, men det regnede stadig. Jeg tog nu ikke flere chancer, så Harley'en kom i land på den sjip sjap våde kaj og fluks ind i et af skurene i tørvejr. Jeg skulle ikke have noget af at køre på de opblødte jordveje som basen består af.

Prøveturen.

Først den 24. august var vejene så tørre at jeg kunne køre en prøvetur. Det var en skøn følelse og jeg nød det i fulde drag. Nu var kun tilbage at bevise at det var helt legalt, det nummer som jeg havde lavet - så jeg kunne få en køretilladelse. Den havde jeg i hænde den 29. august - en tilladelse til at køre igennem basen og off-base som jeg havde lyst til. Jeg havde et trumfkort i ærmet. I 1988 havde vi skrevet til Trafik- og Handelsministeriet for Grønland, for at høre om der dog ikke var en undtagelse for loven om motorcykler på Grønland, når det drejede sig om et dansk - amerikansk forsvarsområde. Og sør'ne jo. der var i 1951 nedfældet en

paragraf som undtog forsvarsområderne for de grønlandske regler, og som undertekst havde de oven i købet specificeret den for os: det var ikke forbudt at indføre, bygge eller køre motorcykler på Thule.

Uden for basen

Samme dag tog jeg op til J-Site, det store radaranlæg oppe på et af bjergene. Turen tog kun 15 minutter, men de biler jeg mødte var ved at køre i grøften af forbløffelse, og flere stod ud og kiggede efter mig. Jeg kan lige forestille mig hvad de har tænkt: hvad Fanden er det - en Harley på Thule. Der var da også mange der kom ind i den barak jeg boede i for at spørge om de havde set syner eller om det var rigtigt nok. Jeg kunne kun bekræfte. Nå, men på J-Site var der også stor opstandelse og stort opløb af folk på gårdspladsen da jeg trillede ind. Og så var der ellers glomøde, indtil en af mine makkere Gert - på ca 130 kg - hoppede bagpå, og vi kørte ned ad bjerget igen.

I Dundas

Lørdag den 31. august gik turen så til Knud Rasmussens gamle by Dundas. På denne tur havde jeg en anden makker med, Jan, på ca 115 kg, op over Nordbjerget og ned til Dundas. Om vejen kan der siges at den ikke er ideel til motorcykel, den var belagt med løse småsten, så det gik stille for sig, ca. 40 miles i timen og en masse støv. temperaturen var lige omkring frysepunktet, og himlen var blå. I Dundas delte vi to Budweiser og kørte tilbage til TAB. Så var den tur også klaret.

Den endelige prøve

Tilbage var så kun den tur som skulle bringe hele projektet i "Guinness Book of Records" - en tur ind på indlandsisen til Camp York, som i sin tid lå i tunneller i selve isen. Målet var at køre op på toppen af den jordrampe som er dozet op, for at undgå de revner som smeltevandet laver i isen hele sommeren. De kan være fra 1 til 20 meter dybe, så dem skal man holde sig langt væk fra.

Endelig den 14. august var der udsigt til godt vejr, -8C, høj blå himmel, let vind fra øst, og mine vidner var klare til at køre fra basen kl. 15:00. Som vidner havde jeg kontaktet vores højeste danske myndighed, D.L.O. Erik Thomsen, og Sgt. Alex Giberson fra U.S. Security Police.

Afsted gik det så mod Camp York. Der havde engang været vej helt derud, men den er ikke blevet holdt vedlige i de sidste 8 år, så det var så som så med vejen. Omkring 5 km fra rampen vejen skyllet væk og der var en halv meter dyb rende tværs af den. Jeg kunne ikke komme over, og ikke skifte spor, da det var et isbelagt hjulspor jeg kørte i. Så det var om at stoppe. Jeg måtte helt ned og bruge højre fodhviler til at bremse med og det lykkedes uden at vælte helt, selv om jeg skøjtede noget rundt. Nå, tilbage og skifte spor og så bare videre. Det gik fint indtil jeg kom helt ud til rampen og begyndte opstigningen. Her var der store stykker ren is, så jeg valgte at krydse efter de steder hvor stenene stak igennem isen. Men det skulle jo ske - jeg skred ud og kunne ikke stå fast. Jeg prøvede at stemme fra med venstre ben, men det gled ud til den ene side - og Harley'en til den anden. Det må have set drabeligt ud da jeg gav slip og rullede fri. De der fulgte efter i biler kom springende for at samle mig op, men jeg var på benene igen med det samme og fik Harley'en rejst op. Jeg kunne ikke konstatere om koblingsgrebet var knækket

inde ved bolten. Da jeg fik det på plads funkede det som det skulle. Det skulle ikke stoppe forsøget. Videre til 590 meter over havet i ca. 35 graders stigning. På turen op hang jeg på stellet et par gange, og straks var der hjælpere til at skubbe og trække. Ja det var tæt på at de skubbende og trak mig omkuld, men med lidt organisation lykkedes det at få Harley'en og mig samme vej, nemlig opad. Toppen blev nået og jeg var klam af sved. det havde ikke været bare lige at komme derop - 590 meter over havet 76 25 min N 68 4 min V. Det blev stadfæstet af vidnerne, og posen med øl kom frem. Så blev der skålet i -12 graders frost.

Inden turen tilbage til basen strammede jeg mit koblingskabel så grebet blev holdt på plads. Kl. 17:00 var alle tilbage i god behold og det gav jo anledning til en fest.

Nu skulle der så bygges en kasse til Harley'en, da den skulle med SAS til Danmark den 26. november 1991.

*Med biker hilsen til alle på basen,
Nr. 568 Holmes.*

PS. - Det kunne lade sig gøre - 004 Svend Hansen!



COMMUNICATION

Dette er en ny rubrik som vi ønsker at alle afdelinger bidrager til. Den er skabt i et håb om, at vi alle kan få et indblik i hvad der foregår i de forskellige afdelinger på basen, og at sætte navn på personerne der er med til at få afdelingen til at køre. Denne gang er det Communications der lægger ud med *Frede Petersens* artikel om Communications.

"Thule Approach !, Scandinavian SK 6287" Lyder det ud fra højtaleren i

RAPCON, bygning 121, Thule Air Base.

Signalet fra den, med længsel ventede SAS maskine fra kastrup bliver modtaget af VHF modtagerne på Sydbjerget. Radiomodtagerne på bjerget behandler signalet og sender det derefter ned til RAPCON, bygning 121 via en telefonlinie. Operatørens svar til SAS-flyet bliver herfra på samme måde sendt tilbage og udsendt fra Sydbjerget. Når SAS-flyet kontakter basen ligger det ca. 100 miles væk, hvilket er rækkevidden for VHF-nettet. På denne afstand opfanges flyet nu af lufthavnens radar, og ses på skærmene i RAPCON. Her er man nu i stand til, ved hjælp af radaren og elektronisk landingsudstyr, at lede flyet ind til en sikker landing.

På et tidspunkt sender Rapcon til Base-Operations, bygning 619, den kendte melding, som hos danskere giver en særlig stemning, "Der er 40 miles på SAS'en". SAS-flyet har på vejen over Nordatlanten været i radioforbindelse med Island, idet man her har kontrol med alle fly som passerer

gennem det nordatlantiske luftrum. Herfra kan SAS-flyet faa oplysning om vejr situationen paa Thule. Dog kan flyet ogsaa paa hele ruten, om ønskes, få direkte kontakt med Thule. Dette sker paa kortbølge, hvor senderne er anbragt paa Nordbjerget og modtagerne paa Sydbjerget. Kommunikationen bliver i dette tilfælde styret af Airways Control Center, bygning 112.

Efter at flyet er landet, deltager Control Tower i radiokommunikationen og leder flyet ind til holdepladsen. Den beskrevne situation er kun een af mange, som befordres via anlæg der vedligeholdes af Communication afdelingen. Denne funktion fik Communication i 1972 idet DAC dengang overtog servicekontrakten for såkaldt non-sensitive udstyr. Det vil sige udstyr som ikke nødvendigvis skal vedligeholdes af personale med US Secret klassifikation.

Communications funktion består hovedsageligt i vedligeholdelse af basens elektroniske udstyr. Det vil sige udstyr som radarudstyr, navigations og indflyvningsinstallationer, sender/modtager radioanlæg, kabel TV, basens alarm system, kopimaskiner, computere, vejrudstyr og basens ca. 1600 telefoner.

På basens telefoncentral udføres, foruden vedligeholdelsen, ogsaa betjeningen af udstyret.

Her udover har G.C. en sideløbende kontrakt med USAF geofysisk laboratorium, hvor communication vedligeholder forskningsudstyr som er opstillet flere steder på basen. Der sendes herfra konstant data til USA om stråling fra rummet og oplysninger om eventuelle magnetiske storme. Der modtages tillige data fra forbipasserende satellitter.

I år er GC begyndt et samarbejde med Dansk Meteorologisk Institut om service på de forskellige instrumenter som DMI har opstillet i bygning 116. Det drejer sig blandt andet om et såkaldt SAOZ-spektrometer som ved at måle kemiske

substanser i stratosfæren kan bestemme ozonlagets beskaffenhed

Som i basens andre afdelinger, skete der efter 1 okt. 91 en stor nedskæring af bemanningen og antallet af ansatte i Comm. faldt fra omkring 60 til ca. 40.

Pr. 22 Juli 92 var bemanningen i afdelingens ledelse og de 11 underafdelinger:

LEDELSE, Bygning 287.

Superintendent: *Jens Jensen.* Supervisor: *Hans Kristensen.*

Supervisor: *Lazlo Pørneki.* Supervisor: *Rasmus Molbo.*

PLANS & PROGRAMS/ ADM. Bygning 287.

Clerk: *Klaus Gormsen.*

WORK CONTROL, Bygning 287.

Clerk: *Torben Hvass.*

TELEPHONE OPERATION, Bygning 287.

Operator 1: *Christiane Kay.* Operator 2: *Ella Nielsen.*

Operator 5: *Jesper Eriksen.* Operator 7: *Lotte Scherlund.*

Operator 9: *Dorte Jensen.*

Følgende teknikere er ansat i underafdelinger under Communications:

TELEPHONE INSIDE, bygning 287.

Georg Jensen. *Stefan E. Brun.*

Phasetten

TELEPHONE OUTSIDE, bygning 113.

Kent Frederiksen. Tom Jensen. Poul Steen.
Benny V. Hansen. Torben H. Christiansen.
Allan D. Winther.

RAPCON/NAVAIDS, bygning 121.

Harry Heinesen. Kaj Stockholm. Kim Hansen.
Svend Jensen. Brian R. Møller.

TX-SITE, Nordbjerget.

Bjarne Eriksen. Leif Sørensen.
Gert Mikkelsen. Niels Melgård.
Kim Grunnet-Jensen. Søren Jacobsen.

RX-SITE, Sydbjerget.

Frede Pedersen. Leif Nielsen.

BASE RADIO/WEA MAINTENANCE, bygning 113.

Niels A. Ørsting. Majbritt Didriksen.
Johnny B. Petersen.

ALARM SHOP, bygning 113.

Henning Hansen.

OFFICE MACHINE REPAIR, bygning 113.

Helge C. Christensen. Erik Rahbæk.

Phasetten

"Kivioq"

Interview med Knud Erik Møller, tidligere Superintendent i Base Motor Pool og nuværende ejer af "Kivioq", Knud Rasmussen's gamle skib.

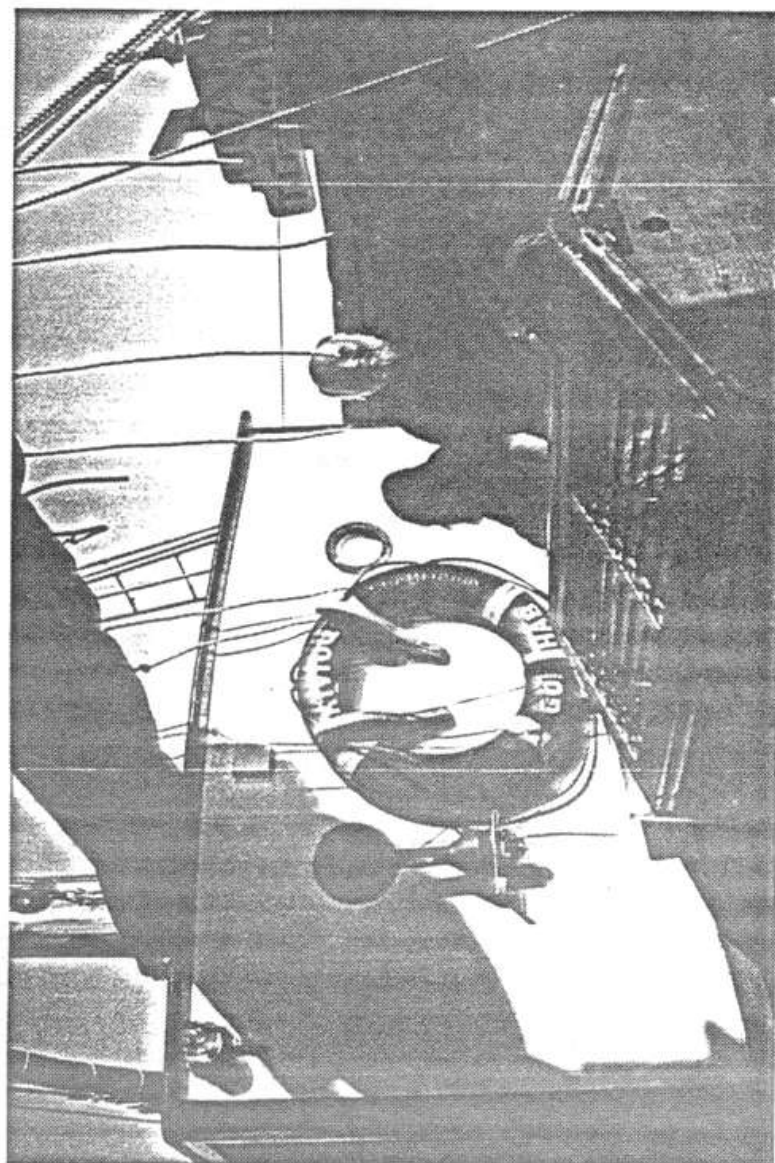
"Kivioq"'s historie

Knud Erik: "Kivioq" blev bygget i 1932 på Frederikssunds Skibsværft, og det blev bygget eg på eg, så det er vældigt stærkt. skibet har haft en lang og blandet tid. Det blev bygget til Knud Rasmussen's 7. Thule-ekspedition, som foregik i 1933. Denne ekspedition foregik på Østkysten, og havde som sådan intet med Thule at gøre, og på turen blev Knud Rasmussen syg i Angmassalik, og blev så bragt til Julianehåb med "Kivioq". Her lå han et stykke tid på hospitalet og blev derfra bragt hjem, jeg mener det var med "Disko", til Danmark, hvor han døde kort efter.

Efter Knud Rasmussens tid blev "Kivioq" købt af Søværnet, hvorefter Geodætisk Institut overtog. De havde den til 1984 hvor den kom på private hænder, og sank i havnen i Godthåb i 1987.

Vi hævdede den i sommeren 1989, og satte den istand som den nu er.

Jeg er havnemester i Godthåb, og kom op og fandt et skib lå i havnen og ville have det fjernet. Da jeg fandt ud af at det var "Kivioq" aftalte jeg med ejeren at jeg fik den mod at fjerne den fra bunden, så det er mit skib nu.



Knud Erik Møller ombord på sin stolthed, det gode skib "Kivioq"
Foto: Susanne Green Hansen

Turen til Thule

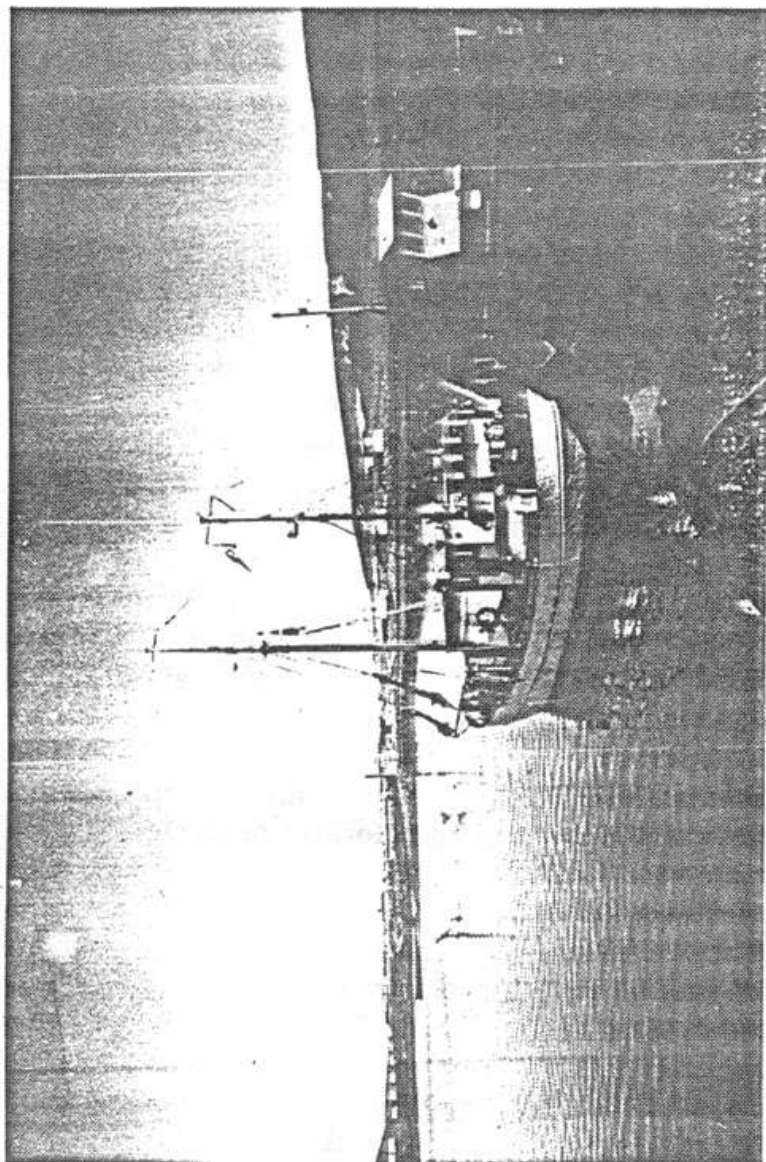
Grunden til vi er på Thule er at Nationalmuseet er interesseret i området heroppe, sammen med nogle amerikanske arkæologer skal de besøge Siorapaluk, Qaanaaq og også se på Peter Freuchens hus, og Knud Rasmussens hus i Qaanaaq, og vi har lovet at sejle for dem. Vi tager nok også til Etah - den nordligste boplads på Grønland med dem. De har bla. støttet os lidt.

Vi startede turen fra Godthåb den 1. juni. Derefter sejlede vi til Grønnedal, og derefter herop. Vi har dog stoppet mange steder på kysten også. Vi sejler så rundt med arkæologerne indtil den 17. august, hvorefter vi returnerer til Thule hvor vi henter min kone Vibeke, og Carstens forlovede, som begge skal sejle tilbage til Godthåb med os. Turen herop gik fint, men vi havde også en del tåge. Vi kunne sige hvor vi var på kortet, men ikke hvor vi var i isen, for den er ikke kortlagt. Vi havde fået meget nøjagtige informationer, men sad alligevel i isen i over 30 timer. Vi var fire der sejlede det meste af turen.

Jeg har altid været meget glad for Thule, som har en speciel plads i mit hjerte, så jeg er meget glad for at være tilbage. Det er første gang siden jeg arbejdede her.

Det var Nationalmuseet som kontaktede mig om turen. De havde hørt at jeg havde sat skibet i stand. det er Jørgen Meldgaard som er professor på Arkæologisk Institut ved Københavns Universitet og Chefarkæolog ved Nationalmuseet der er ankommet idag. Selve restaureringen af skibet har kostet en million. Jeg kunne godt bruge en halv million mere! Driftsudgifterne er ikke så store, men vedligeholdelsesudgifterne er store.

"Kivioq" har syv køjer, så den er større end man umiddelbart tror.



Den to-mastede skonnert "Kivioq" er opkaldt efter hovedpersonen "Kivioq" i sagnet om "Manden der blev forslået af en storm". Her set i roligt vejr i Thule Port. Foto: *Susanne Green Hansen*

Thule 1970 -1974

Jeg har været flere år på Grønland. Jeg startede i Grønmedal i 1969. I 1970 var jeg med på en ekspedition til fra Qaanaaq til Nordpolen i 1970. I sommeren 1970 kom jeg så til Sønderstrøm, og blev overflyttet til Thule da DAC overtog kontrakten i 1971. Jeg var så her i fire år. Mellem Thule og Godthåb var jeg 12 år i Afrika. Jeg var Dengang jeg arbejdede her var jeg bla Superintendent i Base Motor Pool og Port Operations. Dengang havde vi fire LCM'ere. Men på mange andre områder ligner Thule sig selv idag fra dengang, og jeg har mødt en hel del fra dengang, bla. Rufus, Henrik Jensen - som var clerk i Base Housing dengang. Og salig Rasmus Lau - vi fulgte gennem systemet dengang. Han var jo også i bla. Motor Pool'en og 580. Jeg kender også C.C., og jeg har fået lov at misbruge min gamle barak fra dengang - 321. Jeg var med til at bygge baren, og den står endnu! Jeg glæder mig også til at se mit gamle kontor i 836.

"Kivioq" går på grund

Efter interviewet med Knud Erik Møller kom "Kivioq" ikke afsted mod Qaanaaq til den planlagte tid. På en af sejladserne i området ved Booth Sund gik "Kivioq" på grund og sendte nødsignal til Erik DLO som ringede til Port Ops. Superintendent Poul Erik Christoffersen, som igen tog kontakt med Kaptajn Peter Stalkus fra MV "Green Ridge", som på det tidspunkt lå i Thule Port. Via radiokontakt blev det

Phasetten

konstateret at "Kivioq" muligvis havde maskinskade, men ellers var uden for fare. Næste morgen sejlede Kaptajn Peter Stalkus op til "Kivioq", og mødte den på vej tilbage til Thule. Da var "Kivioq" blevet pumpet tør for vand og var kommet afsted ved egen hjælp, medbringende passagererne.

Interview: Susanne Green Hansen

Nedenunder ses udsnit af Skipper Knud Erik Møller's logbog, skrevet under hændelsen:

70

Aar - Year 1942		Skitets sted Vessel's Position ved midnats - at noon THULE AIR BASE									
Måned - Month Maj	10. Hours	Styret kurs devierende Course	Deviation Deviation	Inter- ning Variation	Al- drift Drift	Styret kurs retværet True Course	Log- været Log Heading	Dir. Dir.	Vind, Vind- styrke & se Wind, Wind Force & Sea	Vej, baro- & termometer Weather, Baro- & Thermometer	Mastens Fingre Masts
Maj May Date - Date	13										
	14										
	15	MED SIKKER KØRNING									
	16										
	17										
	18	MED SIKKER KØRNING								SNE	
	19								E 15 1/2	+ 5°C	
	20									993 mb	
	21									SNE	
	22								E 20 1/2	+ 5°C	
	23									993 mb	
	24										

Phasetten

Arbejdet lig Sailed from		den on the		ZI 1410 131		på rejse til on a voyage to	
T.A.B.						NUGDET	
Tid Time	Observationer Observations	Arbejder og Vælgelser Work and special incidents				Den vagthavendes underskrift Signature (after of the watch)	
		PETER SCHLEEDERMAN *					
		KARLEN M. LILLQUIST *					
		* MEDVINDEN FESPEVINDT					
		KARLEN DE BRUN, LAND.					
		SANDI BOHAR GUARDIAN					
		CA 8000 i GIK PÅ GRUND					
		NORTH SUND PLS N					
		W. LORND WIDE					
		CA 24 STA. FOR 2000 Fyter					
		S. He sejl for at komme af uden held. Skipter-henskab					
		set i land med ekstra gummatid og egen gummatid kl. 10:30					
		20:00: forbindelse med AASAT CA 200 på "B" kl. 20:00 ca 45 skg side					
		21:30 ca 37° skg side, startet lønsning af maskinen d. 24					
		22:00: HOLE 570 SIDEVIND UNDERVIND 2230: VANDET STIGER I MASKIN RUM +					
		SALON. 2330: 60° skg side, HOLE STOPPET, LØRNER STADIG MED 220 v PUMPE,					
		TIRSDAG d. 4/8 KL 00:00: BEDVINGSEKLEDE SAT I VANDET OG					
		PÅSTET OP, SKIDSPACER OG JOURNAL DJERKE - I PLASTSE.					
		0015: SKIDSPACER + STYRMAND FÅET I RÅDEN OG TRAK PÅVAND					
		T-2 LAND MED G.O. 0100: KIVIOQ RETTER SIG OP OG SKIDSPACER +					
		STYRMAND + P. SCHLEEDERMAN RYK ud og STARTER LØRNING MED					
		220 v PUMPE + HÅNDPUMPE. DER ER CA 1,0 M VAND I MASKIN RUM +					
		SALON. 0200: PUMPERNE FØLGER LIGE FORT OG VEL MED.					
		0240: KIVIOQ ER LET OG DOKTOR FOR VINDEN, CA 0,5 M VAND					
		I MASKIN RUM + SALON. 0315: VANDET PÅ 2,0 M VAND, PUMPERNE					

Arbejdsnoter og rettelser - Notes and Corrections

Dejligstenerens underskrift - Signature (after in charge)

Hjælp, der er en Tanker i havn.

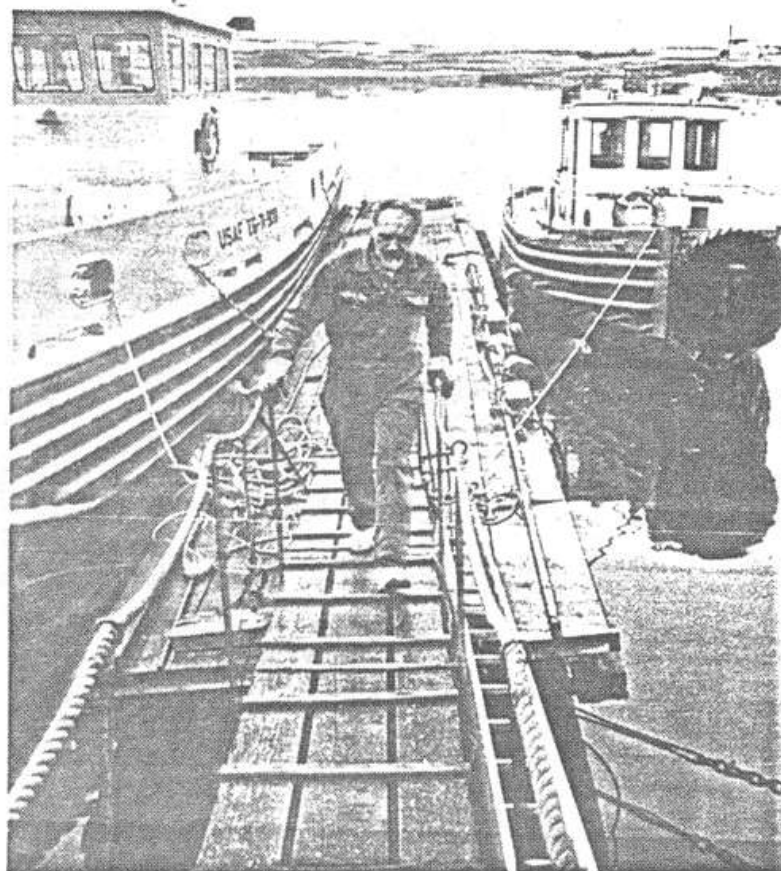
I skulle allesammen prøve at arbejde i POL. I skulle ihvertfald prøve det når der er tanker i havn, og adskillige millioner gallons olie skal bringes sikkert i storage på Thule. Forberedelser flere måneder før, nerver på når det er lige op over, samarbejdet mens transferingen står på, og lettelsen når det er vel overstået (og trætheden, der følger en i flere dage). De næste sider er en lille kavalkade i ord og billeder over dette års første diesel og JP-4 leverance fra MV "Samuel S. Cobb".

Det var en lang tur. Vi startede ved 20-tiden med at sejle ud, og jeg kom ind, meget træt kl. 4 om morgenen. Da var de langt fra færdige, men det var jeg!

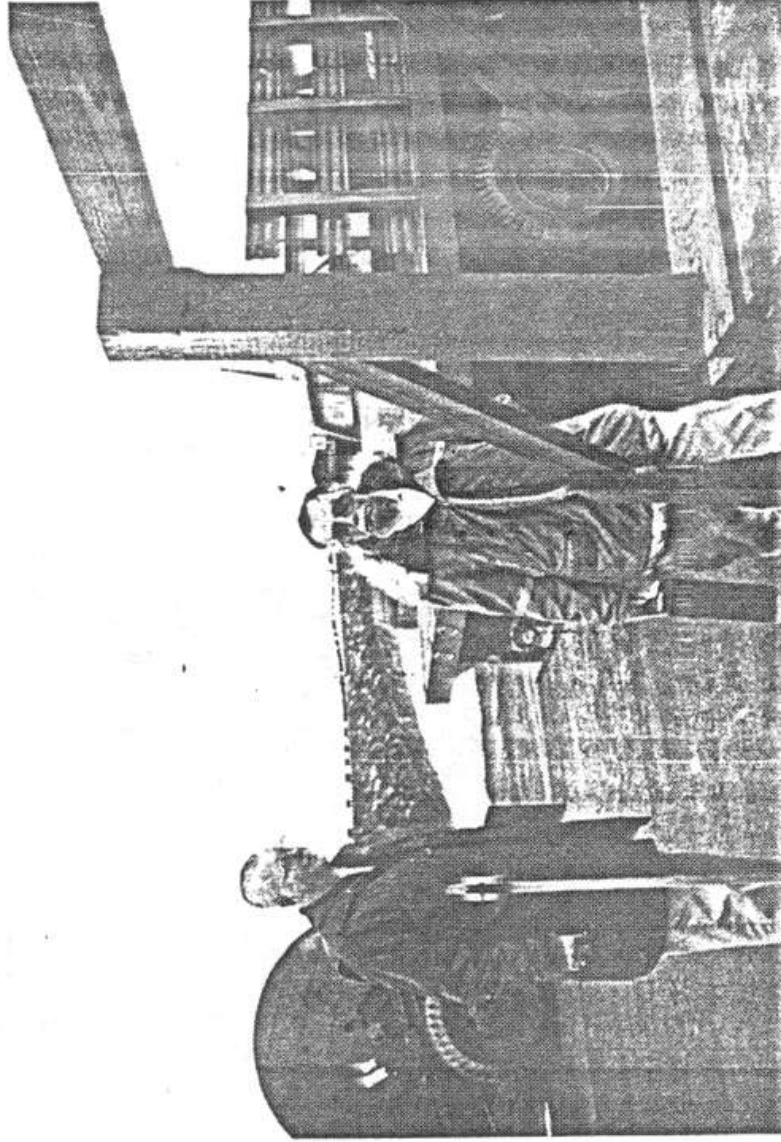
En tilståelse til Fattah og Per, fra Finn og jeg. Efter vore madhallucinationer i messen på "Samuel S. Cobb" sneg Finn og jeg os ned og delte en plade chokolade som Finn havde medbragt. Der var intet andet at gøre, vi var syge af sult. Undskyld!

Text og fotos:

Susanne Green Hansen



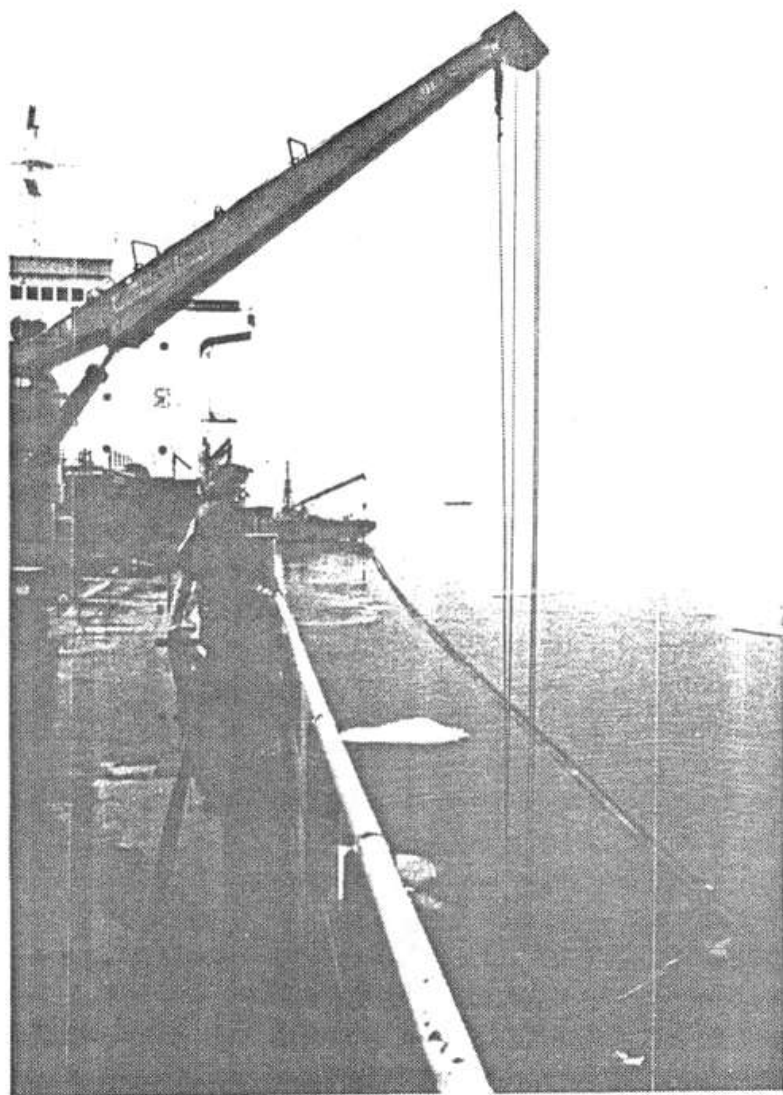
Skipper Kaj Jepsen (kendt på basen som "Stjerne Kaj") checker at alt er klart til sejladsen ud til tankeren, en tur på godt en halv time, gennem is og tåge.



MSC Representative Jim Burt og Superintendent Erling E. Hansen (med det rejsende kontor) gør klar til at sejle med Thules nye Tugbåd ud til "Samuel S. Cobb".



Vel ombord på "Samuel S. Cobb" er Finn Frederiksen, Per "Lab" Bendix og Fattah "PLO" Bazara igang med arbejdet, der består i at sample fuel, tage temperatur og checke olien for vand.



Ved Thule Port bliver slangerne bragt ud og tilkoblet, hvorefter selve dischargen af olien går igang. Så starter arbejdet i land med pumpningen til tankfarmen.

Gæt et billede

Vi fik svaret på gåden om hvem mandspersonen på billedet i sidste nummer af Phasetten var - på vers. Vi giver Finn Sejr Frederiksen et par flasker for det flotte svar:

Carl Larsen Sørensen #253

Når man i byen går
en lille tår man får-
men "ikke huske hvor"
Så er det man på "Apoteket" går
og en lille "pille" han får.
Hovedet mod barkanten han slår
- derefter i stå han går!

Dagen derpå han gik i stå
- billedet i "Phasetten" man så!

En dag han ville ud at gå
en lille fox han så.
Et smil den skulle få,
hvad var det dog han så.
Et fint gebis den viste frem -
Av, den var slem.
I munden på ham det gav et klem -
han måtte vist se at komme hjem!

Truget

Muslingestuvning:

1 ds muslinger naturel, 250g
Lagen fra muslingerne
2 tsk esdragon
smør
hvedemel
1 glas tør hvidvin
2 fed presset hvidløg
groft salt
hvid peber

Siv væden fra muslingerne, gem væden og sauter muslingerne i smør i en tykbundet gryde, sammen med esdragon. Tag gryden af varmen. Afbag mel og smør i en anden tykbundet gryde og tilsæt muslingevæden og vinen lidt ad gangen. Tilsæt hvidløg, salt og peber, og smag stuvningen til. Vend så muslingerne i den færdige stuvning og varm retten forsigtigt igennem.

Server med ristet brød.

Hakket Peber-steak:

750g hakket oksekød af fineste kvalitet
2-3 spsk piskefløde
1 tsk groftmalet peber
1 dl whisky
smør

salt
kinesisk soya
piskefløde til sauce

Kødet æltes med piskefløde (ca 1-1/2 spsk pr. 500g kød) og formes til store, ret tykke bøffer. Drys med peber på begge sider og brun på panden i rigeligt smør indtil de er virkelig brune. Flamber med whisky og læg bøfferne på et varmt fad. Kog panden af med fløden og smag saucen til med salt, soya og eventuelt mere peber. Bøfferne lægges tilbage på panden og retten varmes godt igennem, og serveres med pommes frites og grøn salat.

Romfromage:

5 blade husblas
4 æggeblommer
3 spsk sukker
1 dl rom
50g valnødder
1/4 l piskefløde
10 cocktailbær

Læg husblasen i koldt vand. Pisk æggeblommerne hvide og skummende med sukkeret. Smelt den udblødte husblas i 2 spsk varmt vand, rør rom i og kom denne blanding i æggesnapsen. Rør kraftigt, så husblasen hverken trevler eller samler sig på bunden. Tag 6 hele nødder fra, og hak resten groft. Pisk fløden til blødt skum, vend hakkede nødder og fløde i en skål og stil den tildækket i køleskabet til den er helt stiv (ca et par timer). Pynt med de hele nødder og cocktailbær.



Nå, Carl. Jeg troede det var nye sikkerhedssko du bad om?

Bagsiden