Gerner Gottschalck-Andersen
Fhv. afdelingsingeniør ved forsvarets bygningstjeneste.

Roskilde den 30-12-1987

LEVNEDSBERETNING

I februar 1935 afsluttede jeg min uddannelse til bygningsingeniør på polyteknisk læreanstalt. Aftjente værnepligt ved ingeniørtropperne i sommerhalvåret 1935. Fik ansættelse lørdag den 12 oktober 1935 ved søværnets bygningsvæsen på Holmen umiddelbart under lederen civilingeniør O. Lehrmann.
Der havde i de foregående mange år været meget sparsomme midler til vedligeholdelse af søværnets anlæg. Spændingen ude i Europa medførte i perioden 1935-1940 accelererende krav til istandsættelse og udbygning.
Jeg detailprojekterede en stålbolværksindfatning til den gamle mole i Slipshavn, der efter uddybning skulle tjene som støttepunkt i Storebælt. Førte tilsyn med opførelsen af en kaserne for kystdefensionen på Lynetten. Detailprojekterede jernbetonetageadskillelser til en kaserne for flyveskolen på Avnø og førte tilsyn med skolens udbygning med hangarer m.v. efter flytning hertil fra Ringsted.
Kadetskolen skulle flyttes til en ny bygning på den gamle ophalerbeddings plads på Nyholm. I den anledning blev jeg sammen med kommandørkaptajn Kjølsen og arkitekt Klok sendt på en studierejse i efteråret 1937 til marineskoler i Flensborg (Mürwik)Kiel og Wesermünde samt til R A F college i Cranwell i Lincolnshire.
Efter hjemkomsten fra den udbytterige rejse blev resultatet nedfældet i en udførlig rapport.
Der blev efterhånden med den stadig voksende arbejdsmængde ansat flere arkitekter og ingeniører, herunder en ældre ingeniør Klingemann, der kun meget modstræbende ville samarbejde med mig.
Bygningsvæsenet blev opdelt i en ingeniør- og en arkitektsektion, under henholdsvis ingeniør Lehrmann og arkitekt Klok, og med mig henholdsvis arkitekt Holger Sørensen som tegnestueleder, og med ingeniør Lehrmann som chef for den samlede bygningstjeneste.
I marts 1938 blev jeg sammen med Holger Sørensen sendt til Leipzig for på den store tekniske messe at blive bekendt med de nyeste tekniske materialer og anlægsmetoder. På tilbagerejsen besigtigede vi i Berlin uofficielt de store nye jernbetonbygningsanlæg på Tempelhoferfeld flyveplads.
Ved disse rejser fik jeg øjnene op for, hvor ugunstigt vi egentlig var stillet med vore gamle, utidssvarende brandbare anlæg på Holmen, der mere lignede et frilandsmuseum end et tidssvarende militært anlæg.
Jeg gav mig derfor i kast med en analyse af Holmens anlæg og udarbejdede hjemme en skitse til en ny marinebase beliggende syd for Frederiksværk. Ingeniør Lehrmann og arkitekt Klok kom hjem til mig og blev bekendt med skitsen, som arkitekt Klok blev noget brøstholden over. Han mente, at jeg havde vovet mig ind på et arbejdsområde, som det tilkom arkitekterne at beskæftige sig med. På ingeniør Lehrmanns foranledning blev skitseprojektet afleveret til admiral Rechnitzer ved et møde i marineministeriet den 2 august 1938. Arbejdet blev meget velvilligt modtaget og gav anledning til, at jeg senere blev kaldt til kommandør Hammerich og instrueret om forarbejder til et olietankanlæg ved Helsingør og senere til større arbejder.-
For at være forberedt også på andre felter gennemgik ingeniør Lehrmann og jeg i 1938 et "fuldstændigt samariterkursus".

Vi byggede i 1937-1939 en kasernebygning og et stort slæbested for luftfartøjer på luftmarinestation København, der ved opfyldning med dagrenovation var blevet væsentlig større.
Søofficersskolen blev bygget på Nyholm årene 1937-40. Nybyggeriet blev forsynet med beskyttelsesrum i underste etage med lofter, der kunne bære vægten af den overliggende bygning ved total sammenstyrtning.
De nye bygninger blev gjort modstandsdygtige mod krigsmæssig påvirkning ved udførelse af en særlig armeret jernbetonrammekonstruktion.
Situationen tilspidsede mere og mere, Dansk luftværnsforening indbød til et fabriksluftværnslederkursus, som jeg gennemgik sammen med stabschefen på flådestationen kommandørkaptajn Michaelsen.
Da flådestationen kunne blive et meget udsat sted blev der bevilget 1 million kr. til udførelse af 100 beskyttelsesrum á 50 personer ialt til 5000 personer, som var det antal, der da arbejde på Holmen.Fra besøget på Leipzigermessen havde vi de fornødne oplysninger om gassikret ventilation, gas- og sprængstyksikre døre m.v.
På kort tid blev fuldt udstyrede, gas- og sprængstyksikrede, beskyttelsesrum udført over grundvandspejlet i Holmens lavtliggende terræn, f.eks. nedgravet i Sixtus Bastion.
10 april 1940 blev jeg kongelig udnævnt til ingeniør i søværnet fra 1 april 1940.
9 april 1940 om morgenen fik jeg på Sorgenfri station at vide, at det var tyske flyvemaskiner, der fløj over hovedet på os. Fra Nørreport tog jeg taxa til Holmen og traf ved vagten ingeniør Lehrmann og kommandørkaptajn Michaelsen med forvågede ubarberede ansigter. Holmen var ikke besat. Foranlediget af den nye situation blev der indført luftværnsteknikervagt på Holmen. En ingeniør eller arkitekt skulle udenfor kontortid forrette vagttjeneste i bygningsvæsenets kontorbygning.
Jeg fik til opgave at uddanne et luftværnskompagni af orlogsgaster til brandsluknings- og redningstjeneste med henblik på skader af enhver art på Holmen.
Der blev krævet regulær skoleundervisning afsluttet med individuel eksamen, hvor to søofficerer var censorer.
Vi kunne reparere veje, ødelagte vand- og kloakledninger i eventuelle bombekratere, betjene Holmens motordrevne brandsprøjter og bygge pontonnødbroer for lastbiltrafik mellem Holmens øer ved hjælp af store kulpramme.
På mine vagter skete det kun én gang, at jeg måtte tilkalde orlogsgasterne, der var i beredskab på kasernen. Nyt torpedoværksted var ved at blive oversvømmet, fordi en 2" slange under tryk var sprængt.Skaden var observeret af Holmens normale brandvagt, der gennem tiderne har patruljeret i alle de meget brandfarlige bygninger. Orlogsgaster riggede med stor iver en motorpumpe til og tømte værkstedets kælderrum.
Viceadmiral Vedel ønskede at bygningsvæsenet skulle udnytte tiden konstruktivt.
Jeg fik til opgave at undersøge mulighederne for beskyttelse af luftfartøjer på jorden i samarbejde med et entreprenørfirma. Der blev foretaget rekognosceringer på Sjælland med repræsentanter fra marinestaben. Vi og firmaet Monberg og Thorsen udarbejdede en række skitseprojekter med jernbetonbuekonstruktioner indbygget i siden af høje bakkedrag.
I marts 1942 deltog jeg i et repetitionskursus for fabrikluftværnsledere på polyteknisk læreanstalt.
I juni var jeg på Christiansø for anlæg af en bedding til fiskekuttere.
I september-oktober 1942 var jeg lærer i gravearbejde, udførelse af minegange og bygningsafstivning m.v. på et bombeuskadeliggørelseskursus for kvartermestre under ledelse af orlogskaptajn S.J. Valentiner, dels på Holmen og dels på for-

søgsområdet Stold nordøst for Kalundborg. Der blev foretaget mange, også meget risikable sprængninger, i det flade næsten dækningsløse terræn, af bomber og søminer indeholdende op til 300 kg. trotyl. F.eks. blev en 250 kg's bombe delt i tre dele ved hjælp af to indborede knaldhætter i trediedelspunkterne ("ufuldstændig initiering")
6 november 1942 fik jeg besked om at møde hos kommandørkaptajn Lundsteen i marinestaben, hvor han og orlogskaptajn H.J.Rasmussen instruerede mig om at påbegynde en diskret undersøgelse af Sjællands vestkyst med henblik på at finde en egnet plads for udførelse af et nyt marinebaseanlæg ved Storebælt.
Denne opgave, som medførte studier af land - og søkort samt en rekognosceringsrejse arbejdede jeg med resten af besættelsestiden.
Resultatet var et skitseprojekt til en placering i Nekselø bugt ved Havnsø-Vejrhøj bilagt med tegninger til dækværker for et havneanlæg og bombesikrede U-bådsbunkers samt forslag til indbygning af sikrede anlæg i Vejrhøjområdet.
Selv om jeg mest arbejdede herpå i mit hjem, fik arkitekterne Klok og Holger Sørensen et vist kendskab til, hvad der var betroet mig. Holger Sørensen spurgte marinestaben, om han måtte få del i opgaven, men man ønskede under de givne forhold ikke flere indblandet.
I februar-marts 1943 bistod jeg ved uskadeliggørelse af tidsindstillede engelske 500 punds bomber, som var faldet i havnebassinet ved angrebet på B & W's motorfabrik den 27 januar. Jeg byggede af tømmer og jordfyld en interimistisk sprænggrotte på lossepladsen syd for Islands Brygge, hvori afskruningen af de tidsindstillede brandrør fandt sted ved " langtræk ".
I juli-august 1943 gennemgik jeg søværnets dykkerskole under kaptajnløjtnant E. Wern. Umiddelbart efter dette rejste jeg til Christiansø hvor jeg fra 27 august til 14 september forberedte et projekt til forlængelse af begge moler i sydhavnen.
Da jeg kom tilbage havde tyskerne besat Holmen, men bygningsvæsenet var stadig til huse i sin kontorbygning. Jeg foreslog derfor ingeniør Lehrmann, at vort mest fortrolige projektmateriale - det foran nævnte af viceadmiralen ønskede projekt til beskyttelse af luftfartøjer - blev bragt i sikkerhed hos fyrmester jakobsen på Christiansø, Sammen bar vi tegningerne ombord i fyrinspektionsskibet Argus, hvormed jeg forlod Holmen den 24 september til Christiansø.
Den 20. oktober 1943 flyttede bygningsvæsenet til tre lokaliteter i Nyboder. Lehrmann og jeg sad alene i to stuer på 1. sal, Vildandegade 2, medens fuldmægtigen og skrivestuen sad i stueetagen, og hele det øvrige personale havde lokaler på den modsatte side af Vildandegade. Tegningsarkivet blev af pladsmæssige grunde væltet ud i en stor hob et tredie sted i nærheden.
Da jeg den 26. november 1943 kom hjem fra en rekognosceringsrejse til Havnsø - Nekselø måtte jeg have passértilladelse til i tiden fra kl. 20,30 til 22,00 at færdes fra hovedbanegården til mit hjem (udstedt af Københavns politi) Fra juni 1944 til juni 1945 fik jeg og nogle af mine medarbejdere på mit initiativ halvdagsarbejde ved tilsyn med beskyttelsesrumsbyggeri i København.
I efteråret 1944 blev jeg anmodet om at skaffe en motor til drift af et illegalt trykkeri. Vort elektrofirma Olver fremskaffede motoren.
I Virum organiserede jeg i kvarteret, hvor jeg boede, "Frivilligt Villaluftværn" med båre og brandslanger m.v. som jeg lånte fra et magasin i Søkvæsthusets sidebygning. Min beskikkelse fra Københavns amts luftværnskontor er dateret 9. feb. 1945.

Den 13. marts 1945 blev jeg sammen med redningsbestyrer Niels Hansen sendt på tjenesterejse til Lild Strand nordøst for Thisted for at forebygge, at redningsstationen blev underskåret af havet. Rejsen beskrives mere detailleret for at belyse den spændte situation og det ømtålelige område.
I Korsør måtte vi vente fra kl. 9 til kl. 16 før vi kom ombord på færgen - den skulle desinficeres, blev der sagt. På Nyborg station kom der en sønderjyde og anbragte en meget aparte kuffert i bagagenettet i kupéen, hvor vi sad, hvorefter han skyndsomst forsvandt. Vi sad alle som paralyserede og stirrede med frygtsomme miner på den lille firkantede kuffert indtil en behjertet passager med ordene: "Det er en helvedesmaskine!" greb kufferten, bar den ud af toget og anbragte den i bagsiden af perronen. I Fredericia kom sønderjyden. Han blev højlydt vred, da han erfarede, hvor kufferten stod. Det nyttede ikke, at vi forklarede, at der dagligt fandt sprængninger sted i togene, og at vi derfor ikke turde rejse sammen med en kuffert, han så prompte havde forladt. Fra Vejle måtte vi fortsætte med godstog mod Herning, fordi der kun gik persontog hveranden dag. Efter 36 timers rejse kom vi om aftenen den 14. til Struer. Oddesundbroen var spærret om natten af tyske vagtposter. Vi fik dog fat i en vognmand, der ville påtage sig at forcere broen og køre os til Hurup. Vagtposten råbte os an og rettede geværet mod os. Chaufføren sagtnede farten og råbte noget, der fik soldaten til at rette sig op og lade os passere. I Hurup fik vi en anden vogn, der gennem et utal af vejspærringer kørte os i siksak frem til Thisted, hvortil vi ankom ved 23 tiden til et hårdt tiltrængt hvil. Den 15. besigtigede vi forholdene ved redningsstationen i Lild Strand, hvor jeg aftalte det fornødne med en murermester. Derefter skiltes jeg fra redningsbestyreren. Jeg benyttede hjemturen over Aalborg til et kort besøg på Hirsholmene ved Frederikshavn, hvor vi havde en mole under reparation. Syd for Hjørring lå et stort lokomotiv væltet ud på jernbaneskråningen. Mellem Hjørring og Frederikshavn foregik kørselen delvis med busser, fordi dele af jernbanelegemet var bortsprængt. Natten mellem den 16. og 17. overnattede jeg på et hotel ved Aalborg station, hvor der var livligt skyderi på jernbaneterrænet hele natten. Den 17. om aftenen ankom jeg efter en nogenlunde normal rejse til København. Mit, i mit folkeregister udstedte, "Legitimationskort for Sikkerhedsområdet Jylland" kan jeg ikke erindre at have fremvist.
Efter besættelsen afleverede jeg til admiral Lundsteen i marinestaben et foreløbigt projekt til en luftbeskyttet marinebase i Nekselø bugt, som tilpasset danske naturforhold, kunne jævnføres med, hvad svenskerne senere udførte i skærgården ved Stockholm, og med Håkonsværn ved Bergen.
Under krigen havde jeg forbedret vandforsyningsanlægget på Christiansø og i 1947-48 forlænget begge havnemoler, så der kom mere ro i havnen. Og endelig fik øerne i 1948-49 elektricitetsværk og moderne offentlige toiletter, som blev indviet den 20 maj 1949 af henholdsvis forsvarsminister Rasmus Hansen og amtmand v.Stemann i overværelse af viceadmiral Vedel, departementschef Langseth, fyrdirektør Sinding, kommandørkaptajn Legind og Danmarks radio ved Eva Ree Henriksen. Indvielsen fik et særligt festligt forløb, da øens læge Tage Voss umiddelbart før fremførte en til lejligheden forfattet hymne.
Mit arbejde blev iøvrigt mere og mere rettet mod kystdefensionen, som stod over for en større reorganisation. Kommandør, senere kontraadmiral M. Dahl, var en meget energisk, inspirerende og krævende chef.
Der blev udarbejdet forprojekter til kystbatterier på mange egnede østvendte kystfremspring.

Den 19 januar 1949 fik jeg ordre til at forrette tjeneste ved kystdefensionen i forbindelse med havende tjeneste.
Efter invasionen i Tjekko-Slovakiet skærpedes den politiske spænding. Forsvaret fik tildelt en rammebevilling på 300 millioner kr. Admiral Dahl var godt forberedt og fik midler til anlæg af to nye forter, Stevnsfort og Langelandsfort, udbygning af Bangsbofort ved Frederikshavn med luftværnsskyts samt til luftværnsbatterier til Københavns Luftforsvar mod søsiden på Lynetten, Middelgrundsfort, Flakfort, Dragørfort og Kongelundsfort.
Arbejdet tog et sådant omfang, at jeg fik oprettet en særlig fortifikationsafdeling i Quinti Lynette med indtil 40 teknikere og 4 kontordamer ansat og med ingeniørkaptajn D.A. Wieth-Knudsen som fortifikatorisk konsulent. For at holde en sådan stab i arbejde måtte jeg arbejde over i lange perioder til hen mod midnat hveranden aften. Til alt held for mig, var det min svigermors fødselsdag den 23 november 1951, da nogle søminer eksploderede om aftenen i et magasin på Quintus lige bag Quinti Lynette, hvorved mange brandfolk blev dræbt ("Holmenkatastrofen")

Ved projekteringen af Stevnsfort opnåede jeg en meget økonomisk løsning ved nedbygning i limstensundergrunden af alt, hvad der ikke nødvendigvis måtte være på overfladen.
Admiral Dahl ønskede arbejdets forløb markeret med manér. 7 januar 1952 startede arbejdet på Stevnsfort med "1. spadestik" foretaget af admiral Dahl og prins Knud for kystbefæstningen, af mig for søværnets bygningsvæsen og af civilingeniør Rasmussen for entreprenørfirmaet Rasmussen & Schiøtz.
22 marts 1952 foretoges "1. spadestik" på Langelandsfort af admiral Dahl, greve Kaj Ahlefeldt-Lauervig og ingeniør Lehrmann; greven havde indbudt admiralen med følge til at overnatte på Tranekær slot. " Der har ikke i de sidste 300 år været foretaget noget militært på Langeland, som min slægt ikke har deltaget i " oplyste han.
For at få erfaringer fra et engelsk anlæg i kalkundergrund foretog jeg sammen med kommandørkaptajn Topsøe-Jensen og ingeniør Mondrup i maj 1952 en rejse til London-Dover, hvor vi besigtigede et 16" kystbatteri i den 250 m. høje kalkklippe.
Allerede den 30 august 1952 var udhugningen af det vidtforgrenede tunnelsystem i undergrunden på Stevns så vidt fremme, at der i stedet for traditionelt rejsegilde kunne holdes "tunnelmødegilde" til hvilket admiralen havde indbudt godsejer Tesdorf med frue fra "Gjorslev". "Gildet" fandt sted i "domkirken" som arbejderne havde benævnet en hvælvet udhugning, hvori fortets infirmeri senere blev indbygget.
Moderne fladbaneildledelsesudstyr blev leveret af et firma i Hengelo i Holland, hvor jeg var nede i februar 1953.
Admiral Dahl vågede nøje over, at de seneste krigserfaringer blev nøje iagttaget, f.eks. stikflammesikring af ammunitionsbeholdning og - transportveje, ihukommende slagskibet Hood's kranke skæbne. Ammunitionselevatorerne til de fire åbne briske på Langelandsfort blev således sikret med extyske støbestålspanserobservationskupler med en godstykkelse på ca. 30 cm.
Alle de nævnte arbejder for kystbefæstningen skred planmæssigt frem og blev overtaget af kystbefæstningen 1953-1954. Admiral Dahl meddelte mig, at jeg var udset til i en evt. skærpet situation at skulle forestå kystbefæstningens reparationsberedskab med rang som kommandørkaptajn.
1. juli 1954 blev jeg kongelig udnævnt til afdelingsingeniør i forsvarets bygningstjeneste. Jeg havde forud fået valget mellem en chefstilling for søværnets bygningsdistrikt eller en afdelingsingeniørstilling i centralledelsen. Jeg valgte den sidste, fordi jeg der imødeså mere krævende opgaver af ren teknisk art uden de distraherende administrationsopgaver, der var forbundet med distriktschefstillingen.

I oktober 1955 fik jeg under et studiebesøg på forsvarets forskningsanstalt i Stockholm nærmere kendskab til svenske sløringsmetoder samt til napalm og stikflammesikring. Et helt kompagni soldater gik under feltforhold med brændende napalmgéleklatter på uniformerne for at blive fortrolige med napalm, der kun er farlig på blottet hud.
2. april 1956 blev jeg ridder af Dannebrog.
Jeg blev inddraget i forskelligt udvalgsarbejde. I august 1956 i "Forsvarets udvalg vedrørende dækningsmæssig sikring". Og i "Det af telefontilsynets samarbejdsudvalg under 4 november 1956 nedsatte udvalg til opstilling af retningslinier for bygningsmæssige foranstaltninger til beskyttelse af telekommunikationsanlæg mod krigs - og sabotagehandlinger" under ledelse af afdelingsingeniør Hauschildt KTAS.
Sidstnævnte udvalgsarbejde medførte sikring af telefoncentralerne på de gennemgående hovedlinier. Et svagt knudepunkt i Kolding blev flyttet til en ny bunker og forbindelsen over Rømø til Vesteuropa blev forstærket. Nye centraler blev udført i stabil jernbetonkonstruktion, støvfrie og forsynet med stålskodder. Hovedcentralen i Borups allé fik stålskodder og nødstrømforsyningen blev yderligere sikret.
Udvalget foretog en studierejse til televærket i Stockholm og teleanlæg i Amsterdam og Bryssel. Udvalget afgav betænkning i november 1957.
Post - og telegrafvæsenet og KTAS engagerede mig som konsulent i fortsættelse af udvalgsarbejdet.
Udvalget for dækningsmæssig sikring afgav betænkning i 1970 efter et omfattende studium af udenlandsk kildemateriale, hvorfra man inddrog sikring mod kernevåbenvirkning, der efter mange amerikanske forsøgssprængninger kunne gøres til genstand for beregning udfra verificerede empiriske formler.
Fra 1957-62 ledede jeg efter flere instruktionsrejser til det amerikanske hovedkvarter i Heidelberg, USAREUR og en NIKE-konference i AFNORTH i Kolsås ved Oslo, projekteringen af NIKE-raketrampe- og ildledelsesplacementer efter en omhyggelig rekognoscering fire steder omkring København. I 1962-69 suppleret med HAWK-raketbatterier, der dækkede en vinkel nærmere jorden mod lavtgående jagerfly.

Under navnet COMLANDDENMARK begyndte vi i 1959 at finde placerings- og udførelsesmåder for et beskyttet dansk hovedkvarter i området mellem Aarhus - Herning og Limfjorden. Overvejelserne tog først fast form omkring 1970, da NATO ønskede et hovedkvarter udført for Danmark og Slesvig under navnet WHQCOMBALTAP, som jeg senere kommer tilbage til.
Indenrigsministeriet (Sekretariatet for civilt beredskab) ønskede forsvarets bygningstjenestes (FBT's) assistance til udførelse af sikrede anlæg for regeringsmyndigheder, først i Nordsjælland, derefter i Nordjylland og senere suppleret i Nordsjælland.
Jeg forestod projekteringen og tilsynet med disse anlæg, idet jeg fik tildelt et vekslende antal civilingeniører, som aftjente en del af deres værnepligt ved FBT. De endelige placeringer blev fundet i tæt samarbejde med Danmarks geologiske undersøgelse, statsgeolog dr. Sorgenfrei, som også havde bistået ved de tidligere nævnte anlæg.
9. maj 1962 blev jeg ridder af 1. grad.
Norsk forsvarets bygningstjeneste samlede hvert år sine afdelingschefer til et fortifikationskursus i eller ved Oslo, hvor de dygtigste specialister fra de nordiske lande, domineret af svenske videnskabsmænd, var engageret som foredragsholdere. Jeg blev indbudt som kursusdeltager hvert år fra 1961 til 1979 og blev derved i stand til at løse de meget krævende beskyttelsestekniske opgaver vi fik fra indenrigsministeriet og NATO.

Jeg arbejdede iøvrigt med bistand fra forsvarets forskningstjeneste, radiofysisk laboratorium på Finseninstituttet, magister Ambrosen, elektronikcentralen i Hørsholm og forsøgsstation Risø. Sideløbende afholdt vi selv choksikrings-,skud-, spræng- og napalmforsøg. Det største ved tre extyske bunkers vest for Hanstholm, hvor sprængningerne omfattede 8 ladninger á 200 kg.
Udover de nævnte store opgaver for indenrigsministeriet, som jeg forestod ved FBT engagerede indenrigsministeriet mig direkte som beskyttelsesteknisk konsulent ved bygning af sikrede udrykningskvarterer for civilregionerne.
Ind imellem underviste jeg og var censor på forsvarsakademiet på kursus for ingeniørofficerer.

Jeg var to gange på studiebesøg ved fortifikationsforvaltningens forskningsbyrå i Stockholm, hvor dr. Bergmann instruerede mig om specialudstyr, som han havde forestået udviklingen af i deres meget store forsøgsanlæg, hvori forsøg kunne udføres i stor målestok.

Da en studerende ved ingeniørakademiet i 1971 ønskede at udføre eksamensprojekt i opvarmning og ventilation af et civilt bunkersanlæg engagerede højskolen mig til ekstraordinært at give studenten specialundervisning.

Min sidste store opgave var krigshovedkvarteret for enhedskommandoen vest for Viborg (WHQCOMBALTAP)
NATO-kriterierne var så krævende, at vi endelig fik chancen for i Danmark at få et militært kommandoanlæg af virkelig værdi sikret til højt niveau.
Forud for projekteringen af detaillerne deltog jeg i et møde i SHAPE´s hovedkvarter i Mons i Belgien, hvor professor Newmark og civilingeniør Weidlinger m.fl. amerikanske topspecialister holdt foredrag om anlæg sikret til højt niveau. Efter foredragene præsenterede jeg mit halvfærdige udkast for specialisterne og fik mange værdifulde råd for den videre behandling.
Mødet blev fulgt op af et NATO-symposium om udførelse af WHQ i NATO´s hovedkvarter i Bryssel i september 1975, hvori jeg deltog sammen med direktør Jagd. Vi forelagde en nydannelse, som vakte opmærksomhed. Vi foreslog et beskyttet dybt nedgravet anlæg omgivet af et stødpudelag af et materiale med ringe vægtfylde, f.eks. Leca-klinker, der er så lette, at de flyder på vand. Efter sprængforsøg på en extysk bunkers ved Nymindegab påviste vi, at brodden herved bliver taget af en sprængningsbølges forplantning gennem jorden.
Arbejdet på hovedkvarteret blev iværksat i august 1977 og var kun delvis fuldført i 1980, da jeg blev 70 år og afgik fra FBT.
Fra december 1978 bistod jeg en sammenslutning af ingeniør- og arkitektfirmaer "Condane" med projekteringen af et hovedkvarter i Riyadt for Saudi Arabiens civilforsvar.
Kort før min afgang fra FBT holdt jeg den 20 februar 1980 et foredrag om hærdning af bygningsanlæg mod kernevåben ved militærteknisk forenings symposium i dansk ingeniørforening.
Fra 1982 til 1984 har jeg bistået slotsforvalter (indtil 1979 direktør for forsvarets bygningstjeneste) P.B. JAGD med udfærdigelsen af værket "Danske forsvarsanlæg i 5000 år".