

SØNDRE STRØMFJORD GRØNLANDS TRAFIKKNUDEPUNKT

Af kontorchef *Jens Fynbo*

Ind til 1940 var Grønland et land, som havde en hemmelighedsfuld glorie omkring sig for turister. Det var få, som fik lejlighed til at se, hvordan landet så ud, med mindre de havde et „af offentlige myndigheder godkendt“ ærinde i landet. Ikke, fordi forholdene ikke tålte nærmere eftersyn, men fordi mulighederne for befordring til og fra landet og specielt mulighederne for indkvartering var stærkt begrænsede. Indkvartering kunne således udelukkende etableres som et privat arrangement, enten hos venner og bekendte, eller ved at medbringe telt.

Antallet af egentlige turister til Grønland op til dette tidspunkt kan sikkert skrives med et tocifret tal.

Videnskabsmænd med forskellige studieopgaver havde besøgt de grønlandske kyster og betrådt lidt af landet, men kun ganske enkelte havde været inde i landet, så man kunne tale om at kende dette skønne vidtstrakte land. En undtagelse var selvfølgelig de få, som krydsede indlandsisen under så primitive forhold, at vi i dag må undres over, at det var menneskeligt muligt.

Men som et led i Grønlands udvikling var disse præstationer af uvurderlig betydning.

Grønland var dengang en koloni, men Danmark har vistnok lov til at være stolt af sin indsats som „kolonimagt“. Danmark havde sikkert lige så gode evner til at udnytte et land økonomisk som andre kolonimagter, men det primære formål med Danmarks arbejde i Grønland har altid været omsorgen for den grønlandske befolknings ve og vel, og vi bør erindre vore forgængeres indsats på dette område i ærbødighed.

Vi skal ikke – og kan heller ikke – skrue tiden tilbage. Så kunne vi jo også i den øvrige del af Danmark med lige så stor ret vende tilbage til den tid, da benzinen var et ukendt fænomen. Vi kan simpelthen konstatere, at gennem over 200 år blev den eskimoiske befolkningsgruppe i Grønland bevaret og oplært i til en vis grad at yde sin indsats i et højere udviklet samfund.

Indenfor denne tidsperiode – helt op til den anden verdenskrig – var de tekniske muligheder i Grønland stærkt begrænsede, og rejselivet omfattede stort set kun rej-

ser til og fra fangstpladser, hvorfor et egentligt behov for rejser mellem de beboede pladser ikke var til stede.

Under og efter den anden verdenskrig begyndte en ny fase i Grønlands udvikling, specielt i teknisk henseende.

Der er blevet sagt og skrevet meget om de aftaler, der blev truffet under den anden verdenskrig vedrørende Grønlands forsvar – om amerikanske troppers tilstedeværelse i landet og den amerikanske indflydelse i det hele taget – men det må i sandhedens navn erkendes, at næppe noget sted i verden har fremmede styrker øvet så ringe indflydelse på befolkningens dagligliv som de tropper, der af USA fra 1940 blev stationeret i Grønland.

De var der imidlertid. De byggede baser udenfor beboede områder, de skabte landingspladser for fly, for at færgetrafikken USA/ENGLAND kunne gennemføres i nødvendigt tempo for at vinde krigen, og da krigen var afsluttet, forudså alle i Grønland, at fly-alderen umiddelbart var forestående deroppe.

Danmark kom imidlertid ud af krigen med tomme lommer, og derfor skulle der gå adskillige år, inden flyvningen i Grønland blev aktuel og almindelig.

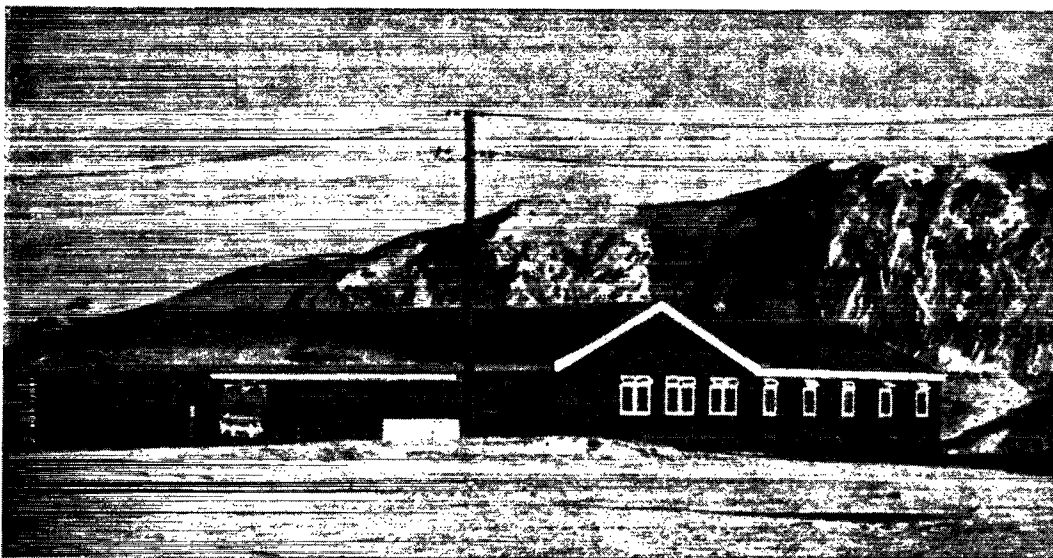
De tekniske muligheder for at betjene Grønland med flyveruter var etableret uden snæver skelen til udgifterne, og på grund af verdenssituationen fortsatte udviklingen, således at der etableredes landingsbaner i Grønland af sådanne dimensioner og for så store udgifter, at det danske budget ville have haft svært ved at klare disse. Det er i hvert fald sikkert, at hvis ikke disse landingsbaner var blevet anlagt ud fra strategiske hensyn – på trods af enorme vanskeligheder med udjævning af bjerge og dale og sikring af landingsbanerne mod frostskafer, der kunne gøre disse uegnede til deres formål – så ville Danmark sikkert i dag have stået overfor enorme investeringsudgifter til støttepunkter for grønlandstrafikken.

Den første egentlige passagerflyvning mellem København og Grønland fandt sted i året 1948.

Passagertrafikken til og fra Grønland var da begyndt at vokse, bl. a. som følge af den af grønlandsdepartementet iværksatte kampagne til bekæmpelse af tuberkulosen i Grønland.

Selvom dette problem praktisk talt er klaret, så er der dog stadig behov for undertiden at bringe patienter til Danmark på en hurtig og bekvem måde.

De første passagerbefordringer pr. fly foregik som charterflyvninger mellem København og Narssarssuaq, idet Narssarssuaq var det sted, hvor amerikanerne først etablerede en mellemlandestation som et led i den ovenfor omtalte færgetrafik. Rejsen pr. skib havde hidtil ligget på omkring 14 dage og derover, afhængig af, hvorfra rejsen udgik eller endte i Grønland. Den blev nu pludselig nedsat til timer for den lange strækning vedkommende. På grund af landets udstrækning kunne der



Det første danske hotel i Søndre Strømfjord.

stadig gå adskillige dage med befordring mellem Narssarssuaq og a frejse/destinationsstedet i Grønland. Narssarssuaq ligger som bekendt på sydspidsen af landet, og selv om det var – og stadig er – den centrale lufthavn for op mod en fjerdedel af landets befolkning, så havde man dog indenfor Den kongelige grønlandske Handel og i luftfartskredse øjnene åbne for, at denne beliggenhed som centrum for trafikken København-Grønland og omvendt ikke var ideel. Hertil kom det faktum, at Narssarssuaq gennem tiderne har været kendt i luftfartskredse som en ret ustabil lufthavn, såvel på grund af sin indeklemte beliggenhed som det ustabile vejrlig, der er fremherskende i dette landområde.

I 1952 begyndte Scandinavian Airlines System (SAS) prøveflyvninger over de øde områder på den nordlige halvkugle mellem Danmark og Vestamerika. Prøveflyvningerne viste, at det var gennemførligt og fuldt forsvarligt at følge den korte rute op over Grønland mellem de to verdensdele, og pludselig var vejen mellem Mitteleuropa og Vestamerika blevet meget, meget kortere, end man tidligere havde forestillet sig, men en mellemlandingsplads var nødvendig, og her kom en anden af de amerikanske baser ind i billedet, nemlig Sdr. Strømfjord. Man prøvede at anvende forskellige canadiske lufthavne, såsom Goose Bay, Frobisher og Montreal, men man nåede til den erkendelse, at Sdr. Strømfjord lå bedst.

Da SAS havde konstateret fordelene ved at mellemlande på en amerikansk base i Grønland, henvendte selskabet sig til staten for at få forhandlinger gennemført om, hvilke muligheder der var for at anvende denne militærbase som lufthavn.

Under de forhandlinger, som blev optaget mellem det amerikanske luftvåben og Danmark, hvor Den kongelige grønlandske Handel (KGH) deltog som repræsentant for den danske stat, gjorde luftvåbnet det klart, at man gerne ville betjene de danske fly med brændstof o. s. v., men plads til indkvartering af passagerer, forsyning af flyene med mad og andre tjenester af udpræget civil art kunne man ikke påtage sig. Baserne i Grønland er jo udelukkende etableret for at indkvartere et kontingent af officerer og soldater, og indkvartering af almindelige passagerer var udelukket, dels er pladsen kun den strengt nødvendige for luftvåbnets aktivitet, og dels kender vi jo også her fra denne del af Danmark de problemer, som anvendelse af militære faciliteter til civile formål kan rejse.

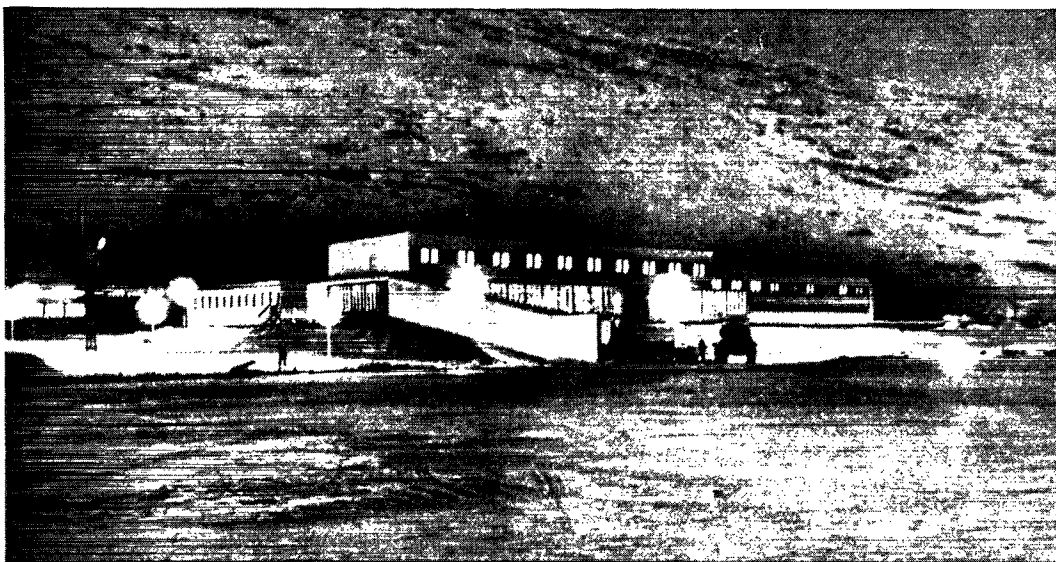
Det var derfor klart, at der måtte bygges ved den danske stats foranstaltning for at klare de opgaver, som følger af civil passagerbefordring, og det blev fra regeringens side pålagt KGH at forestå dette.

I Grønland har man fra tidernes morgen været indstillet på at spare, og man bygger derfor kun til det absolut aktuelle behov, hvilket undertiden bevirker, at den færdige bygning svarer til gårdsdagens behov. Det skete også i 1954, da man vedtog at opføre et nødhotel i Sdr. Strømfjord til betjening af passagerer mellem København og Los Angeles og mellem Vancouver og Amsterdam. Sidstnævnte passagerer befordres med Canadian Pacific Airlines.

Når vi i dag ser tilbage på de fremtidsudsigter, man da kunne overskue, så må vi selvfølgelig erkende, at man ikke så langt nok ind i fremtiden, men indenfor hele trafikken overalt i verden er der jo i efterkrigsårene sket en enorm og hæsblæsende udvikling, som ingen kunne forudse.

Det projekt, som blev udarbejdet til nødhotellet, tjener faktisk de implicerede parter til ære. Det foreløbige overslag over udgiften forelå den 1. august 1954. En ansøgning om bevilling blev derefter indsendt til finansudvalget, som gav sin tilslutning, og derefter gik man igang med arbejdet. Den første sending byggematerialer var faktisk undervejs til Grønland den dag, bevillingen blev givet, og Grønlands tekniske Organisation (GTO) pressede denne opgave igennem i rekordtid.

Den 15. november 1954, da den første rutemaskine på vej mellem København og Los Angeles landede i Sdr. Strømfjord med mange prominente gæster, herunder bl. a. den danske statsminister Hans Hedtoft, ombord, kunne gæsterne opholde sig i nødhotellets transithal og nødindkvarteringslokale, og samme nat landede maskinen fra Los Angeles på vej til København, ligeledes med en række prominente gæster ombord. At bygningen ikke var helt færdig, siger sig selv, men da der dengang kun var tale om en eller to maskiner om ugen – i hver retning – var det ikke noget problem at få bygningen færdig i vinterens løb. I den første tid måtte man opstille kulisser, når maskinerne ventedes, men for gæsterne at se var bygningen færdig.



Lufthavnsbygningen, taget i brug i 1960.

Ved aftaler, der blev indgået mellem danske myndigheder og SAS og Canadian Pacific Airlines (CPA) og De amerikanske luftstyrker (USAF) i maj 1955, fik man sikret sig, at kun danske flyselskaber havde ret til at afsætte og medtage passagerer i Sdr. Strømfjord, men tekniske landinger kunne selvfølgelig foretages af andre landes fly, således at flyvningen over Atlanterhavet kunne sikres. Det blev samtidig slået fast, at SAS var „Senior Lodger“ (d. v. s. den eneste, som har ret – og pligt – til mod betaling at yde den service, som en mellemlanding nødvendiggør).

Ved opførelsen af nødhotellet var man klar over, at der ville være visse muligheder for passagerbefordring mellem København og Grønland og omvendt, og derfor var der i den aftale, som man indgik mellem KGH og SAS taget hensyn til postudvekslingen og en begrænset passagerudveksling. Der blev således opført 8 værelser med hver 2 køjer, og desuden var transithallen i hotellet indrettet således, at man under ret primitive forhold kunne etablere sengepladser til de passagerer, en DC-6B kunne medføre. For postens vedkommende imødeså man en udvikling i det omfang, som publikum nu ville gå ind for luftpost til og fra Grønland, og i personalestaben indgik derfor en uddannet postdame med deltidsbeskæftigelse som stuepige.

Det varede ikke længe, før det viste sig, at bygningen var underdimensioneret.

Trafikken mellem København og Los Angeles og Amsterdam/Vancouver steg med rekordagtig hast, og samtidig begyndte der så småt at melde sig grønlandspassagerer, der benyttede Sdr. Strømfjord som destinations/afrejsestation på SAS-ruten.

De grønlandske passagerer blev i sommertiden, d. v. s. fra ca. 10.6. og indtil ca. 1.11., befordret til og fra kysten med fartøjer (motorbåde eller andre togtefartøjer), og i resten af året foregik turen mellem Søndre Strømfjord og kysten med hundeslæde til og fra Holsteinsborg.

Der blev i årenes løb foretaget udvidelser af „Nødhotellet“ ved hjælp af materiel, som blev udlånt af USAF, men som tiden gik, blev man klar over, at det, man havde behov for, ikke kunne placeres i det område, hvor nødhotellet var opført.

KGH gik derefter i forhandling med SAS og det amerikanske luftvåben om en løsning af problemet, og der blev under disse forhandlinger opnået en for Danmark fordelagtig aftale, hvori salg af det eksisterende bygningskompleks indgik, idet luftvåbnet kunne anvende bygningerne til indkvarterings- og kontorlokaler.

Der blev etableret et såkaldt „civilt område“ indenfor Sdr. Strømfjords forsvarsområde med tilstrækkelig plads til, at bygningsanlæg af betydelig større dimensioner kunne etableres, således at man kunne planlægge anlæg i den størrelsesorden, som den civile trafik måtte have behov for.

Ved dette civile område var der ingen standplads for fly, og derfor indgik det i aftalen med luftvåbnet, at USAF skulle etablere en taxi-way fra selve landingsbanen og hen til en standplads foran lufthavnsbygningen. Denne standplads skulle USAF ligeledes anlægge af en sådan størrelse, at 2 fly kunne svinge på plads og opholde sig samtidig foran lufthavnsbygningen.

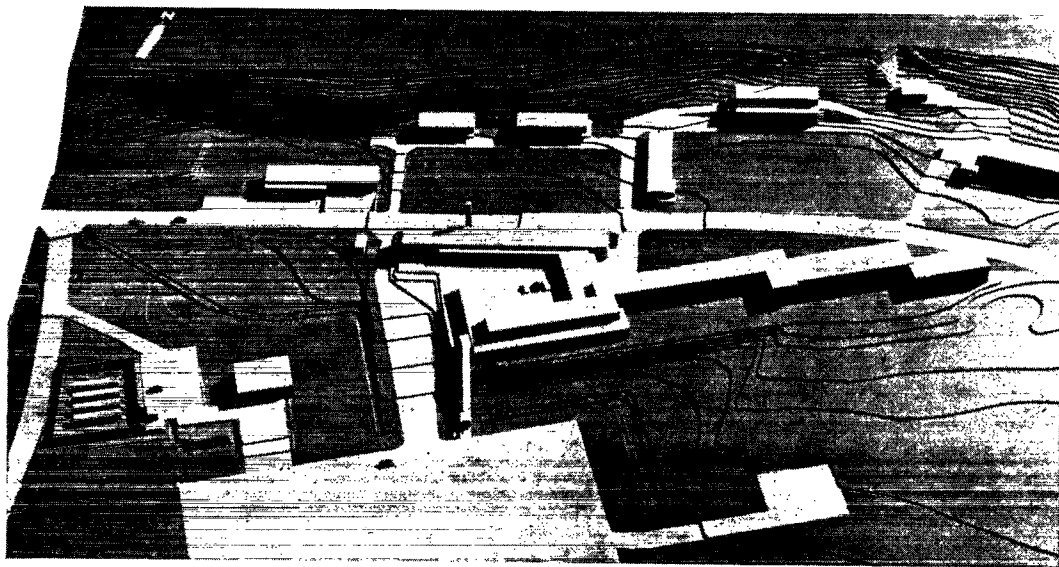
Ved projekteringen af den nye lufthavnsbygning tog man også et vist hensyn til det grønlandske trafikbehov, men denne trafiks udvikling kunne man ikke overse, da der endnu manglede tidssvarende forbindelser mellem Sdr. Strømfjord og den øvrige del af Grønland. Man tog dog et meget vigtigt hensyn til grønlandstrafikken på den måde, at man sikrede sig mulighed for en betydelig udvidelse af lufthavnsbygningen.

I 1959 påbegyndtes egentlig intern flyvning i Grønland i form af en begrænset ruteflyvning hovedsagelig mellem Sdr. Strømfjord og kysten, men også en vis rute-flyvning langs kysten.

Etablering af den interne flyvning var resultatet af arbejdet i et udvalg, som ministeren for Grønland havde nedsat den 5. februar 1958 med den opgave at foretage en undersøgelse af behovet for intern flyvning i Grønland og de praktiske og økonomiske muligheder for på tilfredsstillende måde at dække dette behov.

Opførelsen af den nye lufthavnsbygning var således påbegyndt på det tidspunkt, da dette udvalg blev nedsat, og udvalgets arbejdsresultater kunne kun indgå i udvikelsesplanerne for lufthavnsbygningen.

Projektering og opførelse af den nye lufthavnsbygning var således praktisk talt kun begrundet med udviklingen indenfor den intercontinentale trafik, men der var også sket store ting.



Skitseplan for den endelige lufthavnsbygning i Søndre Strømfjord.

Flytyperne ændredes i årenes løb. Den type, som blev benyttet i de første år af såvel SAS som CPA, DC-6B-typen med plads til ca. 60 passagerer og med en flyvetid mellem København og Sdr. Strømfjord på ca. 9 timer.

DC7-eren, som kom ind i billedet, medførte 70–80 passagerer. Dette fly, som var en medvirkende årsag til, at den første hotelbygning blev for lille, kunne tilbagelægge den samme strækning på 7–8 timer.

Under projektering af den nye lufthavnsbygning måtte man ændre i dette projekt, fordi jetalderen meldte sin snarlige ankomst til Grønland med DC8-eren, der var under bygning samtidig med den nye lufthavnsbygning.

Indtil DC8-eren blev indsat på ruten, havde man for SAS' vedkommende måttet anvende Winnipeg i Canada som „teknisk landingsplads“ på samme måde, som CPA anvendte Sdr. Strømfjord, men dog med den forskel, at CPA, som fløj på ruten Vancouver/Amsterdam, kunne lade besætningerne flyve hele ruten igennem, medens SAS, som beflyver den noget længere rute mellem København og Los Angeles, måtte udskifte besætninger i Winnipeg.

Med DC8-eren faldt Winnipeg ud af billedet, og udskiftning af besætninger blev henlagt til den mere centralt beliggende station i Sdr. Strømfjord.

Dette betød en konstant indkvartering af de 24 besætningsmedlemmer, idet besætninger, der flyver fra København kl. 23,55, går af maskinen i Sdr. Strømfjord kl. ca. 24 (tidsforskellen mellem København og Sdr. Strømfjord er som bekendt 4 ti-

mer). Besætningen flyver videre med en anden maskine den følgende nat, og tilsvarende udskiftning finder sted i modsat retning.

Denne indkvartering, som dog havde været på tale under projektering af bygningen, lagde selvfølgelig et betydeligt pres på alle lufthavnsbygningens faciliteter i form af vaskeri, madlavning, rengøring m. v.

Denne opgave kunne dog klares i det nyetablerede anlæg, men den hidtil ukendte faktor, nemlig Grønlands trafikbehov, viste hurtigt – med de nyetablerede muligheder i form af flyvning internt – at sprænge rammerne.

Udviklingen her kan bedst belyses af nogle tal fra den forløbne periode:

I 1955 befordredes med polarruten	275	passagerer til og fra Grønland
I 1956	—	—
I 1957	—	—
I 1958	—	—
I 1959	—	—
I 1960	—	—
I 1961	—	—
I 1962	—	—

Der blev efterhånden hårdt pres på de overnatningsmuligheder, som forefindes.

For 1961 er udarbejdet en statistik over antallet af overnatninger i Sdr. Strømfjord. Tallene, som varierer meget stærkt, viser følgende belægning:

Over 150 passagerer (166) pr. nat forekom i	1 døgn
mellem 100–150.....	8 —
— 90–99.....	16 —
— 80–89.....	31 —
— 70–79.....	50 —
— 60–69.....	78 —
— 50–59.....	114 —
— 40–49.....	143 —
— 30–39.....	199 —
— 20–29.....	360 —

Gennemsnittet for grønlandspassagerernes ophold i Sdr. Strømfjord ligger i nærheden af 2 døgn.

Der var i 1961 15.500 overnatninger i Sdr. Strømfjord af grønlandspassagerer, og dette tal må forventes i 1965 at ligge mellem 24–30.000 – et tal, som giver til-

strækkelige problemer i en tid, hvor man ønsker at fremme Grønlands udvikling, og hvor låget på statens investeringskasse samtidig kun løftes med vanskelighed.

Til sammenligning kan anføres, at den intercontinentale trafiks transitpassagerer i Sdr. Strømfjord i 1961 udgjorde ca. 45.000 og i 1962 ca. 55.000. Dette store antal transitpassagerer lægger dog kun et begrænset pres på lufthavnsbygningen, da det har vist sig, at de moderne jet-fly gennemgående er yderst driftssikre, og længere ophold for de gennemrejsende passagerer er derfor ikke almindelige.

Selv om der er gjort en spæd begyndelse til turisme i Grønland af rejsebureauet Aero Lloyd i Narssarssuaq – et initiativ, der fortjener al mulig ros – så er der ganske afgjort et stort område her, som Grønland kan få del i, men som der endnu ikke er taget hensyn til.

Kontingentet af turister, som fremtidig kan tænkes at ville besøge dette enestående smukke land med dets evigt levende gletschere, er endnu ikke taget i betragtning. Der var nok at tage fat på for at klare det akutte behov til betjening af Grønlands udvikling.

For at komme videre med at tilrettelægge forholdene, så trafikbehovet til/fra og i Grønland ikke går i en knude, som ikke kan løses, er der efter aftale mellem KGH og GTO etableret et arbejdshold, som under KGHs ledelse gennemgår problemerne i og omkring lufthavnsbygningen, for at dette trafikknudepunkt – som hovedmassen af den grønlandske passagerbefordring nødvendigvis må og skal igennem – kan virke efter hensigten.

Det forhold, at der her indenfor midten af den tættest befolkede del af Grønland findes en landingsbane, som de mest moderne fly kan anvende, berettiger til at fastlægge behovet ud fra den forudsætning, at her er „Grønlands navle“ trafikalt set.

Overvejelser om at anlægge en tilsvarende landingsbane andet steds i Grønland må på forhånd anses for økonomisk nytteløse. En sådan plan vil – rent bortset fra vanskelighederne med at finde en nogenlunde egnet plads i nærheden af en af de vestgrønlandske byer – formentlig med de enormt store tekniske og rent arbejdsmæssige problemer, som Grønland frembyder ved udførelse af sådanne anlæg, ved sin gennemførelse betyde en økonomisk indsats af en størrelsesorden, der vil være direkte prohibitiv for Grønlands udvikling ad denne vej. Det er i hvert fald sikkert, at den set i relation til befolkningstal og rejsende ville betyde en langt alvorligere belastning for statsbudgettet end f. eks. planer om en storebæltsbro har for den øvrige del af det danske samfund.

Man har konstateret, at den bygning, som i sin tid blev opført, på alle områder svarer temmelig nøje til det formål, som den blev indrettet til at tjene, nemlig den service, som lufruter har behov for ved en kortvarig mellemlanding, når de betjener et internationalt publikum.

Såntidig har man konstateret, at det behov, som er opstået med hensyn til Grønlands passagertrafik, ikke kan tilgodeses indenfor de rammer, som lufthavnsbygningens nuværende udstrækning tillader.

Det viste sig hurtigt, at projekteringsarbejdet, som det grønlandske interne behov nødvendiggjorde, var af et sådant omfang, at de almindelige bevillinger ikke kunne bære dette arbejde.

KGH søgte derfor i 1962 om en bevilling til at afholde udgifter ved projektering af en udvidelse af lufthavnsbygningen samt til funderingsarbejder og anden forberedelse af opførelse af en 1. etape af den udvidelse, som må gennemføres, for at den nødvendige strøm af arbejdskraft til fortsættelse af Grønlands udvikling kan passere gennem dette nåleøje.

Uvilkårligt vil man måske sige, at denne bevillingsansøgning var baseret på et løst skøn. Dette er dog ikke rigtigt.

Fra påbegyndelsen af lufthavnsbygningen var man klar over, at udvidelse kunne blive aktuel, og derfor blev grundforholdene omkring bygningen undersøgt i et større omfang, end tilfældet ofte er, og derfor kunne man med ret kort varsel foretage et skøn over det beløb, som var nødvendigt for at klare såvel projekterings som funderingsarbejder for en tilbygning til lufthavnsbygningen, som i realiteten var forudset allerede fra 1959.

Bevillingsansøgningen blev da også tiltrådt i januar 1962, således at man kunne gå i gang med de nødvendige kapacitetsberegninger, projekteringsarbejde m. v. for at udbygge det for et trafikknudepunkt nødvendige hotel og indkvarteringskompleks med den tungtvejende forudsætning, at alle de funktioner, som findes indenfor et lille bysamfund, skal etableres her på stedet, og samtidig må dette samfund være indrettet på at klare opgaver af stærkt varierende natur på alle døgnets 24 timer, idet den interne grønlandske trafik selvfølgelig søges afviklet i dagtimerne, medens den intercontinentale trafik skal betjenes i nattetimerne.

Hidtil har kun ganske få af funktionærerne i Sdr. Strømfjord haft lejlighed til at medtage familie.

Alle er enige om, at den hidtidige ordning, hvor personale er udstationeret i Sdr. Strømfjord i 1 år, må ændres, men en betingelse herfor er etablering af lejligheder for familier.

Udviklingen i grønlandstrafikken har bevirket, at det i dag er af altovervejende betydning, at det personale, som arbejder i Sdr. Strømfjord, er fortroligt med „de specielle grønlandske forhold“. De grønlandske forhold er specielle – ikke mindst indenfor den for flyvning altoverskyggende faktor, som hedder vejrforholdene. Det er derfor uhyre vigtigt, at det personale, som arbejder i Sdr. Strømfjord, er i landet så længe, at det bliver fortroligt med forholdene. Det gælder såvel funktionærer

indenfor luftfartsdirektoratet, Grønlandsfly som KGHs personale, der alle arbejder i nær tilknytning til hele det grønlandske samfund, og det gælder også SAS, som indenfor den normale rutetrafik selvfølgelig må og skal yde sin indsats for at betjene denne del af Danmark.

Det kunne måske virke selvmodsigende at konstatere, at de eksisterende anlæg i Sdr. Strømfjord passer netop til de formål, der var grundlæggende ved projekteringen i 1957/58 og samtidig få oplyst, at der herudover i 1962 forekom ca. 15.500 overnatninger for grønlandspassagerer i de samme bygninger.

Forholdene er dog slet ikke så fornuftsstridige.

Man har måttet løse opgaverne, efterhånden som de har meldt sig, selv om det ikke har været muligt at gøre dette på den ideelle måde.

Bespisning af det voksende antal grønlandspassagerer har gradvis forringet forholdene for det fastboende personale, såvel med hensyn til bespisning som fritidslokaler, således at der i dag i realiteten ikke findes lokaler for personalet udover små personaleværelser og en kantine, hvor man nu må spise holdvis.

At køkkenregioerne er på bristepunktet siger sig selv.

For så vidt angår selve indkvarteringen, så har KGH løst denne opgave på en for den danske stat i økonomisk henseende fordelagtig måde.

Man har sikret sig et stort antal telte, som tidligere af USAF er blevet benyttet til indkvartering på indlandsisen i en toårsperiode. Disse telte kan selvfølgelig sagtens holdes opvarmede til at klare klimaet i Sdr. Strømfjord, når de har kunnet klare kulden inde midt på indlandsisen, men bortset herfra må det indrømmes, at de næppe kan betegnes som ideelle „hotelværelser“ for almindelige rejsende.

Toilet- og badeforhold har man indrettet i en tilbygning til lufthavnsbygningen, men det er jo ikke rart at skulle spadserere mellem 50–150 meter i snesjap, mørke og kulde for at gøre morgentoilette. At det ikke er rart at være installeret i et telt uden mulighed for at kunne låse sin dør under et ca. 2 dages ophold, er et andet forhold, som er med til at understrege manglerne ved den nuværende „værelseskapacitet“ i Sdr. Strømfjord.

At forholdene trænger til en radikal forbedring, er alle enige om, men et beløb på ca. 20 mill. kroner, som den nødvendige udvidelse vil betyde, er jo mange penge til dette ene formål i Grønland, hvor så mange opgaver trænger sig på.

Det er rigtigt, at der er mange opgaver, som skal løses i Grønland, såvel af investerings- som driftsmæssig art, men spørgsmålet er, hvorledes arbejdet skal kunne gennemføres, hvis ikke det mest centrale led i hele udviklingen holdes i orden.

Passagerbefordringen mellem Danmark og Grønland kan løses ved indsættelse af passagerskibe, men det er ikke blot langsommere, men også mange gange mere kosteligt.

Der er jo ikke i dag tale om indsættelse af én „Dronning Alexandrine“, men det drejer sig om adskillige skibe med en passagerkapacitet på 2–300 passagerer pr. stk., og anskaffelse af et enkelt sådant skib betyder en udgift på 30–40 mill. kr. Hertil kommer, at skibsfarten ikke kan strække passagerbefordringen udover den isfrie periode, hvorimod de helikoptere, som Grønlandsfly A/S arbejder på at sætte ind i grønlandstrafikken fra 1965, vil kunne udføre passagerbefordring over en 12 måneders sæson med den nødvendige hensyntagen til passagerernes sikkerhed og velbefindende, som almindelige rejsende – og ikke blot og bar „trafikanter“ – har krav på.

De seneste års udvikling i Grønland kunne ikke være sket, hvis ikke USAF i 1940 var kommet til Grønland og havde påbegyndt landets udbygning i flyvemæssig henseende og fortsat denne udvikling med den moderne lufthavn, som Sdr. Strømfjord er i dag. Den danske andel i denne udvikling bliver under alle omstændigheder kun en lille del i den strøm af penge og teknisk kunnen, som Sdr. Strømfjord i dag repræsenterer, men derfor ikke mindre vigtig for den fortsatte udbygning til gavn for det grønlandske samfund.