

## 40 ÅR EFTER

---

Af dr. phil *Dan Laursen*

Det er sørgeligt at skulle sige det, men mange af de ting, der gør livet behageligt eller spændende for mennesket af i dag, skylder krig deres udvikling. Et godt eksempel er flyvemaskinen. Før første verdenskrig en slags legetøj eller måske en drøm. Under denne og navnlig i årene efter blev den udviklet til større perfektion, indtil den blev af afgørende betydning under anden verdenskrig. I de 25 år, der er gået efter denne krigs afslutning, har mennesket formået at udvikle flyvemaskinen til et første klasses transportmiddel. En variation af flyet kan nu bringe mennesker til Månen.

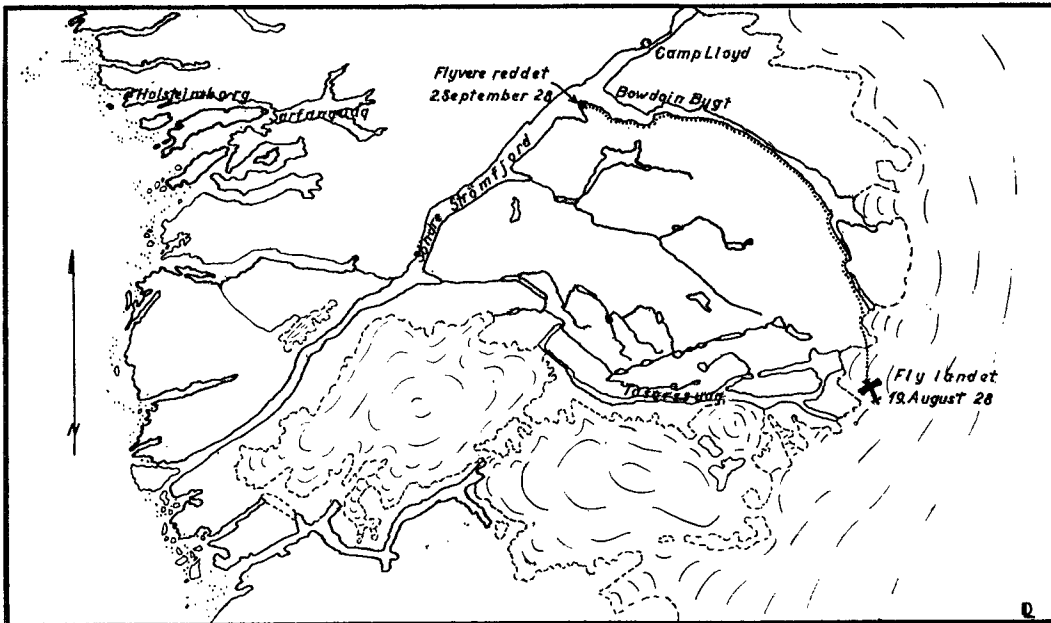
I årene efter første verdenskrig var maskinen udviklet så vidt, at man begyndte at bruge den i kommerciel flyvning i Europa og i Amerika, og man eksperimenterede også med flyvninger mellem de to verdensdele. I disse prøveflyvninger kom Grønland til at spille en stor rolle, en rolle, der ikke er udspillet i dag, selvom man nu er i stand til at flyve imellem de to kontinenter uden mellemlanding.

Det vil føre for vidt i denne artikel at give en fuldstændig redegørelse for flyvningens historie i Grønland. Der er derimod anledning til at mindes et af de tidligste forsøg i 1929 på en flyvning fra Amerika til Europa. Flyvningen skulle gå fra Rockford, Illinois, til Stockholm i eet stræk. Maskinen var et Stinson monoplan SM-1 med Bert Hassell som pilot og Parker D. Cramer som navigatør. Da maskinen næppe ville være i stand til at gøre turen uden mellemlanding, blev det bestemt, at ruten skulle lægges over Grønland, hvor University of Michigan's tredje grønlandsekspedition under ledelse af professor Wm. Hobbs havde oprettet et hovedkvarter ved Camp Lloyd i bunden af Søndre Strømfjord. Her ville man så anlægge en lille landingsbane, ligesom der var sørget for, at 1500 liter flyvebenzin blev opsendt fra København og bragt til Camp Lloyd fra Holsteinsborg i koloniens motorskonnert „Hvalrossen“. Dette skete dog ikke uden en lang række besværligheder. 2. Disko, planlagt til afrejse fra København den 1. juni, lå på denne dag fast i storisen ud for Kap Farvel. Da den endelig kom fri og nåede til København, måtte den på værft og kunne tidligst afgå den 21. juni. En del af ekspeditionsgodset blev derfor sendt af med fragtskibet „Skinfaxe“. Dette skib løb imidlertid på grund den

28. juni ca. 10 sømil fra Holsteinsborg og udsendte SOS-signaler. Det lykkedes dog hurtigt at få „Skinfaxe“ af grunden og bugseret ind til kolonien. Da alle forsyninger til Holsteinsborg Distrikt var ombord på „Skinfaxe“ og „Disko“, som ankom nogle dage efter, at „Skinfaxe“ var bugseret ind, var der så hårdt brug for „Hvalrossen“ ved kolonien, at den ikke kunne tage turen til Søndre Strømfjord omgående. Derfor gik nogle af ekspeditionsmedlemmerne med det mest nødvendige proviant ind til Camp Lloyd, mens resten pr. motorbåd tog til Serfanguaq og herfra vandrede over land til Camp Lloyd. Alt dette tog sin tid, men med en virkelig kraftanstrengelse lykkedes det ekspeditionen at få ryddet en landingsbane og båret 1000 liter benzin i beholdere op til banen og anbragt dem, så de dannede en pil angivende banens længderetning.

Fredag den 14. august kom der over radioen meddelelse til Camp Lloyd om, at Hassell og Cramer ville gå på vingerne den næste morgen. Nogle timer senere kom der en anden meddelelse, som fortalte, at maskinen allerede var på vingerne og havde nået Cochrane i Canada og ville være ved Camp Lloyd omkring midnat fredag, hvilket var et par timer efter, at meddelelsen var nået frem. Heldigvis var maskinen ikke kommet afsted grundet vejrforholdene, og man sendte fra Camp Lloyd telegram til Cochrane om ikke at ankomme til fjorden førend ved 4-tiden om morgenen, da det til den tid ville være lyst nok til at lande. Nu blev det imidlertid pludselig umuligt at komme igennem over radioen, og i flere dage kunne man intet få at vide om, hvorvidt Hassell var startet eller ej. Ekspeditionens medlemmer gik „brandvagt“ på landingsbanen, – om natten med lommelygter, – parat til at sætte en tændstik til et stort bål af pilekvas og firkantlyng, såsnart man hørte den mindste motorstøj fra det ventede plan. Endelig erfarede man, at planet var lettet fra Cochrane og var blevet hørt ved 10-tiden om morgenen (lokal tid) søndag den 19. august flyvende meget lavt over Fiskesnæsset. Da disse meddelelser kom frem til Camp Lloyd, var det hen på ugen, og det blev klart for enhver involveret, at Hassell og Cramer var blevet tvunget til at lande et eller andet sted i Grønland langt fra beboede steder. Dette viste sig sidenhen at holde stik. Maskinen var gået ned på indlandsisen ca. 100 km syd for Camp Lloyd om søndagen ved middagstid.

Fra lejren sendte man ekspeditionsdeltagerne ud på en eftersøgning. Geologen dr. Ralph Belknap afsøgte den sydlige kyst af Søndre Strømfjord i en motorbåd sammen med meteorologen Carlsen og mekaniker Eates, mens en af assistenterne David Potter til fods foretog en rekognoscering i det ret ufremkommelige terrain syd for fjorden helt ind til indlandsisens rand. Han kom meget nær til det sted, hvor planet var nødlandet, men så dog ikke dette. Foruden den direkte eftersøgning i marken efter de to flyvere, var det også hensigten at kontakte eventuelle rensdyrjægere for at spørge dem, om de skulle have set eller hørt noget til de forsvundne.



*Kort over området hvor de to flyvere landede, deres rute til Søndre Strømfjord, samt Cap Lloyd, der er beliggende, hvor den nuværende Søndre Strømfjord Lufthavnsvej begynder.*

Samtidig sendte kolonier og udsteder ned langs kysten deres motorbåde ind i de dybe fjorde for at se efter, om de to mænd skulle være nået ud til kysten.

Et par uger gik hen, uden at man fandt spor af Hassell og Cramer, og det var den almindelige mening, at de begge var omkommet.

Det var nu blevet den 2. september, og tiden nærmede sig, da Michigan-ekspeditionens sommerhold skulle returnere. Man var i færd med dels at pakke, dels at bære de sidste forsyninger op til observationsstationen på Mount Evans, da nogle grønlandere ankom i umiak til Camp Lloyd fra yderkysten. På grund af hårdt vejr havde de fulgt fjordens sydkyst. Da de var ud for Bowdoin Bugt, havde de set røg stige op inde fra baglandet, og da de vidste, at de sidste rensdyrjægere havde forladt området, stod det dem klart, at der var mulighed for, at det var Hassell og Cramer. Eates og en af sommerassistenterne Duncan Stewart satte i motorbåd over fjorden, et ikke så helt let foretagende, da der blæste en ret stiv vind, og mørket var ved at falde på. Men lykken står som bekendt den kække bi (eller: I Grønland går alting ... godt), og en lille halv times tid senere, en halv time, der forekom som en evighed, forkyndte morsesignaler fra en stavlygte, at motorbåden var på vej tilbage. Sammen med grønlandereren Nathaniel gik Belknap ud i en motordory for at vejlede retningsmændene. Det var et stort øjeblik, da man kunne hjælpe de to trætte, sultne

og forkomne flyvere i land og i sikkerhed. Som allerede nævnt var flyverne nødlandet den 19. august på indlandsisen, lige ved randen af denne og det store isfri område syd for den indre del af Søndre Strømfjord. Med hvad lidt af proviant de havde, uden telt og soveposer, havde de givet sig på vej op mod Camp Lloyd. De havde næsten med det samme nået den inderste del af Bowdoin Bugt, og i små dagsrejser havde de fulgt bredden af denne, indtil de dagen før redningen var nået ud til sammenløbet med Søndre Strømfjord. De havde levet væsentlig af bær, havde stenet en enkelt rype, og frosset gudsjammerligt, når de om natten forsøgte at hvile de trætte lemmer. Men nu var de lykkeligt undsat, og turen gik hjemover for de skuffede aviatorer, mens den lille maskine blev tilbage på Grønlands indlandsis.

Under den anden verdenskrig blev den lille Stinson iagttaget fra luften i 1944 af en af U. S. Air Force rekognosceringsmaskiner, og efter krigen er den, da regelmæssig ruteflyvning kom i stand med landinger i Søndre Strømfjord, også blevet set fra luften nogle gange. Dette førte til, at man i 1968 forsøgte at bjerge vraget, der var i temmelig god stand trods de mange år på is. Men først i sommeren 1969 lykkedes det et udsendt hold anført af William Cramer, broder til Parker Cramer, og Vic. Hassell, søn af Bert Hassell, ved hjælp af en helikopter at løfte vraget op fra isen og bringe det til Søndre Strømfjord. Herfra blev det under visse besværligheder losset ombord i en fragtmaskine, der førte den lille Stinson tilbage til USA og til Rockford, Illinois, hvor man nu er i færd med at reparere og restaurere „Greater Rockford“, som maskinen blev kaldt, med senere udstilling for øje. Efter den øjeblikkelige bestemmelse vil den senere blive foræret til Smithsonian Institut i Washington D. C., hvor den så vil indgå i rækken af andre pionerer, og hvor den undrende eftertid vil kunne ryste på hovederne ad de dumdristige mænd, der turde gå på langfart i sådan en lille maskine.

Ved generalforsamlingen den 12. marts 1970 blev der valgt følgende nye bestyrelse:

Kontorchef Jens Fynbo, kasserer.	Sygeplejerske, fru Margarida Hermann.
Stud. scient pol. Jakob Janussen.	Mag. art. Bent Jensen.
Cand. polit. Orla Brandt Jensen.	Højskolelærer, cand theol. Mads Lidegaard, formand.
Lærer Aqigssiaq Møller.	Forfatter Jens Rosing, næstformand.
Lærerinde, fru Maliaaraq Vebæk.	

Bestyrelsessuppleanter:

Overlæge, dr. med. Carsten M. Smidt.	Fhv. landsdommer C. F. Simony.
Fhv. kontorchef Oscar Andersen.	Fhv. provst H. Schultz-Lorentsen.