

Fra Bristol Bulldog til hundeslæde og konebåd

Af Jørgen Jensen

I 1930'erne begyndte Imperial Airways og Pan American Airways (PAA) for alvor at interessere sig for den transatlantiske post- og passagertrafik. Mens Imperial Airways udelukkende koncentrerede sig om brugen af de store »Empire« flyvebåde på ruten mellem Foynes, Irland og Botwood, New Foundland, undersøgte PAA mulighederne for at bruge enten sø- eller landfly på en nordlig rute over Grønland. Man gik derfor i gang med at finde egnede steder, hvor flyvepladser kunne anlægges. I 1933 foretog Charles og Anne Morrow Lindbergh en flyvning rundt langs Nordatlantens kyster for PAA. Lindbergherne recognoscerede såvel langs Grønlands vest- som østkyst. For at få yderligere oplysninger om flyveforholdene i Grønland, henvendte PAA sig i 1935 til sin danske agent, den tidligere militærflyver, grosserer A.P. Botved, som antog to danske piloter, søløjtnant Kurt Ramberg fra Luftmarinen og flyverløjtnant Povl Jensen fra Hærens Flyvetropper, til at rejse til Grønland. Formålet var, at de to piloter skulle prøve at finde egnede steder til anlæg af flyvepladser, derudover

skulle de føre statistik over flyvevejret. Kurt Ramberg fik tildelt Godthåbsområdet på Vestkysten. Dir. Poul Poulsen, A.P. Botved A/S har venligt meddelt, at firmaets arkivmateriale fra 1930'erne ikke eksisterer længere, der er derfor ikke nogen mulighed for at kunne bringe oplysninger fra Rambergs rapport. Efter opholdet i Grønland vendte Kurt Ramberg tilbage til den militære karriere, hvor hans slutstilling var Danmarks forsvarschef.

Povl Jensen skulle undersøge Scoresbysundområdet på Østkysten. I modsætning til Godthåb havde Scoresbysund som regel kun een skibsforbindelse om året, så enten kunne man blive der 3-4 dage eller også et helt år. De undersøgelser, Povl Jensen skulle foretage, krævede det sidste. Povl Jensen (1909-1981) blev ansat i Hærens Flyvetropper i 1932, og

Jørgen Jensen er tidligere flyvenavigatør. Tidligere artikler er trykt i Skalk, Sønderjysk Årbog, Handels- og Søfartsmuseets Årbog, Kirkehistoriske Samlinger, Journal of Pacific History og Journal of Hawaiian History.



Povl Jensen i Scoresbysund 1936. Det Kongelige Biblioteks fotosamling.

fløj efter uddannelsen hovedsagelig den ensædede jager »Bristol Bulldog«. Efter hjemkomsten fra Scoresbysund blev Povl Jensen 1/2 1937 ansat som trafikflyver i Det Danske Luftfartsselskab (DDL), som senere blev den danske partner i SAS. Han bevarede interessen for flyvning over arktis, og var 13/6 1946 luftkaptajn på DDLs første flyvning til Narsarsuaq. Da SAS i 1954 skulle åbne ruten fra København til Los Angeles via Sønder Strømfjord og Winnipeg, var han kaptajn på såvel de forudgående træningsflyvninger som på åbningsturen 15/11 1954. I 1957, 48 år gammel, forlod Povl Jensen cockpitarbejdet, og blev ansat i SAS administration. I 1960 blev han Vice President Operations, d.v.s.

øverste chef for SAS' flyveafdeling, en stilling han havde indtil sin pensionering i 1974.

Fra Povl Jensens Scoresbysundophold foreligger følgende materiale: de daglige vejrobservationer for perioden 17/8 1935 til 17/8 1936, dagbogsoptegnelser fra to slæde- og en konebådsrejse, kopi af hans endelige rapport til A.P. Botved. Dagbogsnotaterne er ændret til moderne retskrivning, stednavnene er de før hjemmestyreordningen officielle. Bemærkninger indenfor () er Povl Jensens, indenfor [] mine.

Povl Jensen ankom til Scoresbysund 17/8 1935 med Grønlands Handels »Gustav Holm« i fint flyvevejr: Stille,



Povl Jensen som nyansat trafikflyver i DDL, 1937.

skyfrit, sigtbarhed over 50 km, tryk 755 mm, relativ fugtighed 60-70%, max. temp 7 grader C, min temp minus 1 grad C. Sådan blev det ikke ved. November 1935 havde det dårligste flyvevejr, med sigtbarhed lavere end 300 m i 10.1% af tiden. Efterår og vinter brugte Povl Jensen til at lære østgrønlandsk og til at træne i kørsel med hundeslæde. I foråret 1936, da lyset var vendt tilbage, var han klar til at begynde, at se på det terræn der lå udenfor Scoresbysundkoloniens umiddelbare nærhed.

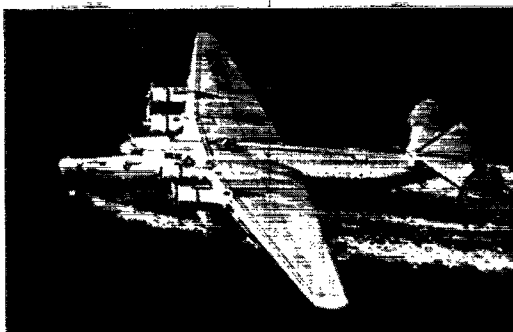
15/4 [1936]. Startet fra kolonien med Hansêraq [Hans Simonsen] og 10 hunde, kort ophold ved bopladsen på Kap Hope og fortsatte op i Hurry Inlet. Så på søerne, der er afsat i kortet øst for Hurry Inlet. Det er kun nogle delta-agtige forgreninger af elve, som sikkert har ført meget smeltevand på det tidspunkt kortlægningen (luftfotograferingen?) er foretaget. De er på ingen måde anvendelige til landing; foruden af vandmangel hindres det også af de ret høje (ca 600 m) fjælde, der står stejlt op fra dem. Slog telt kl 1800 ved elven ca. 30 km oppe ad fjordens østside. Kørt ca. 60 km. Først fint hele vejen. Set en halv snes moskusokser og en ravn på morgenrecognoscering.

16/4. ... startede kl 8½ og kørte til ca 20 km nord for bunden af Hurry Inlet for at se en sø, som ikke findes der. Vi havde lyst til at fortsætte til Carlsberg Fjorden, men hundefoderet tillader det ikke og vi vendte kl 12.

Efter hjemkomsten fra denne korte tur lyder dagbogens konklusionen: Det eneste brugbare sted, vi har set på den rejse er bunden af Hurry Inlet. Isen ligger

jævnt – men der er en del fygnings-driver på sneen. Der må være Alaska erfaring for, hvordan man klarer dem. Om sommeren kommer der kun meget lidt is derind og der kan laves en spærring med kabel og bøjer fra fjordens ene side over Fameøerne til den anden. [Povl Jensen kalder konsekvent øerne for Femøerne, da de ikke har været opført med navn på 1:1000000 kortet, må det antages at skyldes en fejllhøring]. På land kan der anlægges en plads, hvis man vil bekoste det, i det delta Ryders Elv danner ved sit udløb; et stort stykke grus-land ca 5 km i øst-vest og ca 3 km i nord-syd. Umiddelbart nord og midt for den slette, er der en ca 50 m høj knold, som man kunne sætte en radiostation op på. Sletten er så lav og flad, at det næppe er at se hvor grænsen mellem den og fjordens is går. Vejret derinde afviger næppe meget fra det man har ved kolonien, der er endnu mere regelmæssig nordvind end nord-nordøst her, muligvis lidt oftere storme, men det vides ikke. Med radiofyrr eller -station på en af øerne eller midt for fjorden kan en maskine dirigeres lige op ad fjorden, hvor den kan gå lavt ned uden at risikere at støde på noget – Fameøerne er kun ca 20-30 m høje, med et landings-signal på den største af de to nordlige øer kan der landes uden risiko, selv i temmelig dårligt vejr. På den måde har man fordel af at det altid blæser fra nord, når det er dårligt flyvevejr (vintertiden). Er der tåge deroppe vil det sikkert være med stille vejr og landingsretninge S-N kan altså stadig bruges.

10 dage senere begynder en 3 uger lang slæderejse, i smukt vejr med temperatur omkring minus 15 grader.



Pan American Airways Boeing 314.

Mandag 27/4 36. Startet fra kolonien ved middagstid med Hansêraq, Hans, [Hans Napatoq] 17 hunde og 2 slæder, nåede bunden af Hurry Inlet ved 19-20 tiden uden – som håbet – at træffe sæler på isen. Der var intet hundefoder at købe ved kolonien eller K. Hope så vi var nødt til at slagte et moskusdyr, hvis vi vil fortsætte. Lige ved teltpladsen gik en flok på 2 tyre og 6 køer. Vi skød en af tyrene efter et langsommeligt kvægdriver-arbejde med at få flokken hen på et sted slæderne kunne køre til efter kødet. Vi har slået lejr, flænset, fodret hunde og nu er vi i gang med at koge til os selv. Imidlertid er det blevet midnat, og jeg skriver dette inde i et lukket telt uden kunstigt lys. Gjort ca 75 km i godt føre. Fraregnet moskus – intet levende set.

I skiftende føre, temperaturen stiger til 0 grader, går turen videre over Jameson Land mod det indre af fjordsystemet.

Fredag, den 1 maj. Vi kom kun en snes km frem. Føret ret sløjt. Kørt fra i aftes kl 7 til nu kl 1. Hundefoderet er sluppet op, vi må snart nå huset på Sydkap eller slagte et moskusfår. For resten er der begyndt at komme sæler på isen.

Vi så een nu, da vi nåede kysten. Foruden den har vi set een ravn, ca 40 moskus, spor efter en halv snes harer. Her paa vestkysten af Jameson Land er der flyvepladser nok saa længe sneen ligger; vi får se til sommer, hvordan det har sig med jordbunden. Kl 19: Vi skal se at komme videre i aften hvis vejret tillader det. I løbet af dagen har der yderligere vist sig en rype, en ravn og ca 15 sæler. Hansêraq var ude et par timer og fik en sæl. Sådan reddede en moskusokse sit liv ... Kl 23. Lejr på isen på Halls Inlet ca 8 km fra Jameson Land.

Lørdag, den 2 maj. ... Vi har kørt fra 9 til 17, og det går mere og mere op for mig, at det er et elendigt kort, vi har at køre efter, for vi må være kommet nogle flere kilometer end det viser, hvilket er ca 25, jeg vil anslå det til 35. Føret var dårligt de første par timer, og jeg førte an på ski med kompasset i hånden. Senere kunne vi sidde på slæderne, og så kørte vi kompaskørsel a la flyvemaskine, kun at man sidder og skriger til hundene i stedet for at bruge sideroret. Tågen lå så temmelig tykt over det hele og vi så ikke landet før den sidste halve time, men navigationen var god nok og vi ankom til huset på Sydkap kl 17. ... Sneen der faldt sidste nat ser ud til at være kommet over hele den strækning vi har kørt med vindstille overalt. Der er derimod en tydelig forskel paa den underliggende sne. På den østlige side af Halls Inlet ligner den den dybe bløde sne på Jameson Land – ubehagelig for slæderejsende, men gode tegn for flyvepladssøgende. Derimod er sneen på den vestlige del noget i retning af Hurry Inlet-sneen, hård og sammenføgen.



Hans Napatoq og Hansêraq (Hans Simonsen) i Scoresbysund 1936. Det Kongelige Biblioteks fotosamling.

Søndag, den 3 maj. Kl 15½: Vi har begyndt Søndagen godt. Vi drak kaffe ved midnatstid og gik så op i fjældene, og de to andre skød hver en hare ... Efter en pejling med mit lommekompass skulle misvisningen her være 38-39 grader ... harejagten sluttede kl 3 og så sov vi til 14, åd hare og skal af sted igen i aften.

Mandag, 4/5. Vi startede i aftes kl 20 og har kørt til nu kl 10 formiddag og nået sådan noget som 65 km frem i stadig bedre og bedre føre. Her ligger kun 5 cm nysne på den klareste is og det skal næppe vare længe inden de 5 cm er blæst af også; det er nok et slemt blæsehul det her; det er en lang gade med kilometer-

høje huse på begge sider og voldsom trafik af isfjælde. Vi besøgte et meget lille hus – omtrent så stort som vort telt – på en ø, som ikke findes på kortet ... De bageste fjorde her og landene omkring dem – d.v.s. alt vest for Halls Inlet – er umulige med hensyn til flyvning, men jeg synes, jeg må have set en fjord med og en foruden bræ i bunden for at kunne sige: »jeg har set det«. Selv stoler jeg fuldt ud på Høeghs [kolonibestyrer Hendrik Høegh, Scoresbysund] beskrivelser, de er ofte bedre end kortene og de sparer PAA for udgiften til mange rejser, som jeg egentlig nok kunne lide at gøre. Flyvepladsvæsenet heroppe er, at skal man

lave en plads på land et sted på den nordlige vestkyst af Jameson Land, det kan lade sig gøre, og så er man fri for alt pjank med islæg og issmeltning. Ydermere får man det bedste vejr på Jameson Land ... Mens vi har sovet, har ravnene ædt det sælkød, som var beregnet til os – gid de må blive kvalt i det! Også her er der en gammel husruin; de gamle [eskimoer] har været bedre til at sprede sig end de nye, vi har 200 km til nærmeste naboer. Endelig er der en hel del moskus ... ubegribeligt hvad de store dyr lever af.

Tirsdag, 5 maj. Startet kl 20½ og kørt til 4, ca 30 km i halvdårligt føre, skorpe på sneen, som skærer hundenes poter. Til slut måtte skiene frem igen. Nu ligger vi på isen i munden af Flyverfjorden, som er noget af det mest ugæstmilde man kan byde en flyver, endnu smallere end Nordvestfjorden og med højere fjælde og stopfuldt med isfjælde. Vender om nu. ...

Kl. Uret i stå og solen ikke fremme. Vi fejrede omvendelsen i chocolate og cigarer ...

Onsdag 6 maj. Solen kom frem igår og jeg bestemte efter kompasset med den misvisning fra Sydkap, at klokken var 1835.

Fredag 8/5. Startet kl 21.30 og kørt til nu 2.30 ca 45 km til et par km oppe ad en elv (ikke i kortet) som fra Nordvestfjorden skal føre op til de to søer, som bærer det fjollede navn Holger Danskes Briller, her er fjælde på ca 1500 m højde på begge sider af elven ...

Lørdag 9/5. Kørt fra 2 til 7.30 ca 30 km efter kortet, sikkert mindre i virkeligheden. Søerne er ikke anvendelige til flyvning. Måske er der nogle steder vand

nok i dem, men der er de omgivet af fjælde vel ca 600-800 m høje, som går stejlt op fra dem. ... Vi har opnået også at få teltunderlaget og soveposerne våde. Det er et unormalt vejr for årstiden. Søerne er efter kortet 2 km brede (retning N-S), i virkeligheden næppe over 1. ...

Tirsdag, den 12/5 ... Hansêraq er langt den bedste mand af de to ... [bortset fra at Hans og Povl Jensen hver skød en sæl, nedlagde Hansêraq de sæler, der var nødvendige for fodring af hunde og mænd].

Onsdag den 13/5. For en gangs skyld har vi igen sovet om natten, Det er en kedsommelig bestilling at sove sin sovepose tør, men nu er de nogenlunde gode igen. Hele Jameson Lands vestside har en bræmme af isfjælde strandede på det lave vand. Jordbunden er desværre leret næsten overalt, så i smeltetiden bliver her et slemt morads. Alle mine forhåbninger om gode flyvemuligheder har snart forladt mig, måske skal Jameson Land pladsen (som er noget af en fiks ide hos mig) samme vej. Efter pejling torsdag morgen rejst ca 20 km.

Lørdag 16/5 ... nåede kolonien kl 15. Rejsen endt.

I juli, da isforholdene tillod konebådssejlad, sejlede og gik Povl Jensen gennem en stor del af det samme område som han havde gennemrejst i april, for at undersøge flyvepladsmulighederne under sommerforhold.

Torsdag 16/7. kraftig dønning, en hel del storis fra Kolonien til Kap Stewart, derefter aftagende.

Startet en konebådsrejse fra Kolonien kl 13, mange passagerer til Kap Hope og eskorte af 10 kajakker. Efter det uund-

gælige Kap Hope ophold fortsatte vi, – 7 mand hvoraf 1 i kajak, to unge piger og en dreng på 14 år – og vi blev nødt til at fortsætte længe, fordi der ikke var steder, vi kunne komme i land på grund af den stærke dønning – d.v.s. komme i land kunne vi nok; men det blev så med vådt udstyr og det fristede os ikke.

Lørdag den 18/7. Kl 2: Vi kan ikke videre denne gang på grund af blæsten – det er ikke noget søskib dette her. Vi har alle gået en lang tur ind i landet – Jameson Land er nu det bedste vi har her i fjorden. Nogen flyveplads har jeg ikke fundet, men derimod en virkelig Fandens Mælkebøtte; de er ellers hvide her til lands.

Mandag den 20/7. Rejst fra 3½-18, ca 50 km op ad kysten til Tyskernes tidligere Vinterkvarter. [Alfred Wegener ekspeditionens »Oststation«, 1930-1931]. Mange fugle af forskellige kendte og ukendte slags. Har gået de sidste 25 km på land for at se på plads, og der er mulighed for planering en del steder med større eller mindre ulejlighed. Jeg lever endnu i det langsomt hensvindende håb om at finde en færdig flyveplads.

På vejen hertil havde vi nogle større vadeture over elvene, nogle af dem er ret store, men der er ikke så meget vand i dem nu, som der må have været; al sneen er borte her på Jameson Land, hvor den lå tykt for et par måneder siden. ... Vi så en ravn, det er ellers længe siden. Vi er Hansêraq og jeg.

Torsdag, den 21/7. Vi må fortsætte spadsereturen indtil Schubert elven. Vi går en gang i aften. Solen varmer for stærkt om dagen, men om natten er her koldt. Hvem der havde nogle bedre kort!

Kl. 18: Det bliver ikke til noget med at gå ligestraks, for jeg har fået hældt en balje kogende vand over fødderne. Jeg havde små lærredssko på, og de har taget noget af; men fra et stykke over anklerne til skokanten er det mindre godt.

Torsdag, den 23/7. Kl 2: Det er det rene spild af tid og godt vejr sådan at være skoldet! Efter Hansêraqs forslag har vi nu sendt kajakkerne til Sydkap for at se, om der findes brandbind, foreløbig har jeg kun kunnet ligge og stritte med benene i luften. ...

Fredag den 24/7. Kl 7: så er der kommet hele 4 kajakker fra Sydkap og jeg har fået forbundet benene. Nu påtænker jeg at sende hele koret, med undtagelse af Hansêraq og måske een til, til Sydkap og så daske den af her et par dage endnu. Naturligvis har jeg prøvet at gå, men det er skidt. ...

Søndag, den 26/7. ... en lægevidenskabelig opdagelse: sår, fremkomne ved skoldning, bør ikke lades uforbundne i halvtredie døgn.

Tirsdag, den 28/7. Kl 2: Ændret planer og blev hentet af konebåden og sejlet op til næsten bunden af NW-bugten, for så at spadsere langsomt hjem. Vi sejlede fra 21-1.30. 25-30 km. ...

Kl 9: Nu kan jeg gå uden at holde to mand om halsen, og jeg ved ikke, om vi skal af sted i aften eller hellere vente til i morgen. ...

Efter en periode med stærk vind og høj søgang kom man afsted Fredag den 31/7. Derefter gik det tilbage til Scoresbysund, til fods når det var muligt, ellers med konebåden, som fulgte Povl Jensen og Hansêraq langs kysten. Ankomst til Scoresbysund 4/8.

Uddrag af Bilag 2	Vindstyrke 6 og derover (25 mph)		- skyhøjde mindst 300 m.		halvt eller mere økkel (1000 ft)		Sigt 300 m og derunder (1000 ft)		Sigt 300 - 1600 m (1000 ft - 1 mi)		fremherskende Vindretning	Gennemsnits Vindstyrke	største Vindstyrke	nedsat Sigt skuldes..	
	Hyppigh. Dg.	Varigh. Tim	Hyppigh. Dg.	Varigh. Tim	Hyppigh. Dg.	Varigh. Tim	Hyppigh. Dg.	Varigh. Tim	Hyppigh. Dg.	Varigh. Tim				Sne Hyppigh.	Tøge Hyppigh.
Maaned															
2 1/2 Aug. 35	2	33	1	17	1	5	0	0	N	2	7	0	1		
Sept. -	3	44	1	5	0	0	4	21	NE	2	6	0	4		
Okt. -	5	88	11	133	3	21	5	33	NE	2	9	8	0		
Nov. -	11	169	13	149	8	73	8	70	NE	4	11	15	1		
Dec. -	4	21	4	27	2	8	4	36	NE	2	9	6	0		
Jan. 36	2	24	1	12	1	6	2	15	NE	2	7	2	1		
Febr. -	3	23	3	25	3	11	6	59	N	2	7	9	0		
Marts -	3	35	0	0	0	0	7	73	NE	2	6	7	0		
April -	1	12	2	13	1	4	1	2	NE	2	7	1	1		
Maj -	3	31	11	113	4	27	8	89	NE	2	10	2	10		
Juni -	2	8	7	63	0	0	3	21	NE	2	7	2	1		
Juli -	0	0	1	3	3	10	0	0	E	2	5	0	3		
1 1/2 Aug. -	2	22	5	51	0	0	1	8	N	3	6	0	1		
AAR	41	510	60	611	26	165	49	427	NE	2	11	52	23		

Et eksempel på flyvevejret i Scoresbysund. Vejret ved kolonien fra 17.8.1935 til 16.8.1936.

Personaleudgifterne i forbindelse med de to slæderejser og konebådsrejsen var 605 kroner. Hertil kommer udgifterne til proviant på rejserne, de er ikke oplyst, men for den lange slæderejse findes varelisten: 10 kg kiks, 4 dåser smør, 7 kg sukker, the (dåsen fuld), 3/4 kg kaffe, havregryn, 4 kg figer, 3 pakker tobak, 3 pakker chokolade, 1 kg kandis, petroleum. De totale udgifter til personale og proviant kan ikke have været meget over 1000-1200 kroner; men de overskred

hvad PAA havde budgetteret for sådanne udgifter, så Povl Jensen måtte tage af sin løn for at svare hver sit.

Tiden indtil »Gertrud Rask« afgik fra Scoresbysund brugte Povl Jensen til at skrive sin rapport til A.P. Borved. Den indeholder en grundig gennemgang af Vejre- og terrænforhold i Scoresbysund området.

16/11 1935 gives som eksempel på på den daglige vejrrapportering :

— til kl. 0600: NE 6 [vindstyrke efter

Beaufort-skala], sne, [sky]højde 100 m, sigt 1500 m.

– kl. 0600-1600: NE 10, snefald og fygning, højde 0, sigt 20-100 m.

– kl. 1600-2400: NNE 5 aftagende, sigt 20 km, skydække i 150 m højde, kl. 1800 mindre end 5/10, kl 2100 skyfrit, tryk 755, relativ fugtighed 100%, temp. max minus 2, min minus 4.

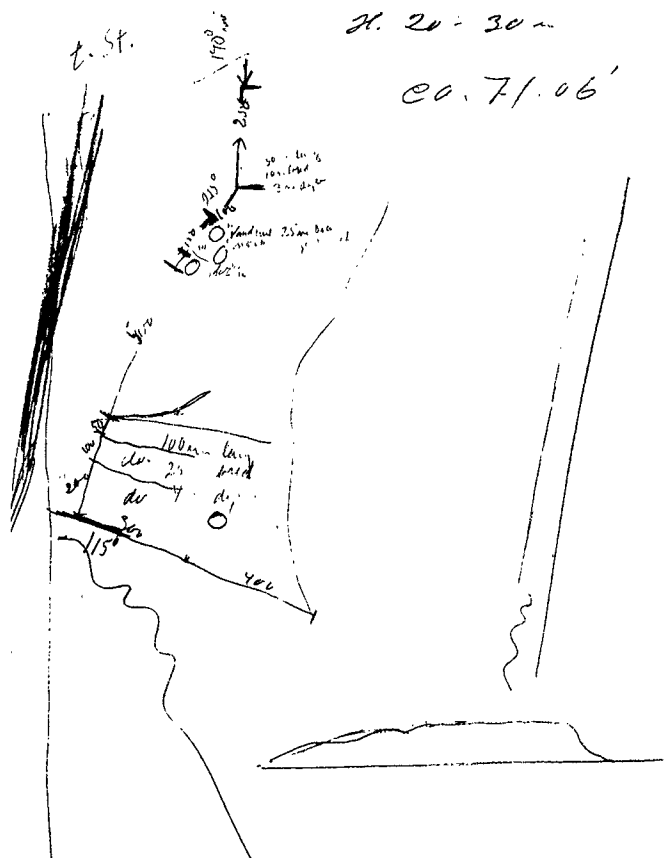
I rapporten til Botved findes modstående tabel.

»Kortest sagt er det min mening, at en station på den nordlige rute (mellem Nordamerika og Europa) i Scoresbysund-distriktet kun kan anlægges på

vestsiden af Jameson Land og kun for landmaskiner. Der er tilstrækkeligt gode vejrforhold og kan blive gode landingsforhold. God radio- og vejrtjeneste er nødvendig. Er et sådant anlæg for vanskeligt eller dyrt, eller skal ruten flyves med vandmaskiner, er der ingen tilfredsstillende løsning.«

De mange ruller film, der fulgte med rapporten, må anses for at være gået tabt. Povl Jensens private billeder fra Scoresbysund- opholdet findes på det Kongelige Biblioteks billedsamling.

Bagest i dagbogen findes følgende kortskitse:



Kortskitse fra Povl Jensens dagbog.

Kortskitsen kan passende følges af følgende afsnit fra rapporten til Botved:

Den del af kysten, som ser bedst ud, er mellem 70 gr, 45 min og 71 gr. 15 min. N, og det af den, jeg har set, er så ensformigt, at eet sted på denne strækning ikke byder større fordele fremfor næsten ethvert andet. Terrænet er bakket, stigende bølgeformet indefter, det når 100 m højde i afstande mellem 2 og 10 km fra stranden. Det er stærkt gennemskåret af elvdale og render, der fører smeltevand i forårstiden. Jordoverfladen er efter stedets forhold stærkt bevokset. Planterne gror i et tørveagtigt lag på et spadestiks tykkelse, og derunder kommer en slags fint, gult sand. (Jordprøver følger). Nogle steder findes også ler, sumpede strækninger med kær og vandhuller. Ved et planeringsarbejde er det sandet, der skal arbejdes med, og for at få en brugelig overflade må det igen dækkes med plantetørven. Sandet alene kan ikke bære en maskine. Snelaget, der dækker landet fuldstændigt de tre fjerdedele af året, var sidst på vinteren 1935-36 ca. 1 m dybt de fleste steder. En plads må være sådan afmærket på alle sider, at svævehøjden under landingen kan bedømmes efter mærkerne eller bygninger. I gråvejrs med dis eller lidt snefald er flyvning i lav højde risikabel, fordi de snedækte bakker, skyerne og disen eller sneen antager samme farvetone og flyder sammen i farveløst gråt. ...

PAA's planer om en nordlig rute mellem de to kontinenter, blev ikke til noget, ligesom Imperial Airways besluttede man at bruge flyvebåde på den sydlige rute mellem New Foundland og Irland. Flyvning med landfly ad den nordlige rute begyndte under anden verdenskrig. U.S.A.'s militær anlagde flyvepladser på såvel Grønlands vest- som østkyst. Østkystpladsen blev ikke ved Scoresbysund men i Ikateq ved Angmagssalik. Civil passagertrafik mellem Europa og Nordamerika med mellemlanding på Grønland, kom først igang med SAS' København-Los Angeles rute i 1954, og da med mellemlanding i Sønder Strømfjord. Sidst i 60'erne var udviklingen i den civile flyindustri kommet så langt, at Sønder Strømfjord ikke længere var nødvendig som mellemlandingsstation. Der blev nu fløjet direkte fra København til Los Angeles og Seattle.

Kilder

- Paul E. Ancker, Narsarsuaq Air Base, København 1993.
- Povl Jensens dagbogsoptegnelser.
- Povl Jensens rapport til A.P. Botved.
- Povl Jensen, Sådan blev jeg ham, der »kendte noget til Grønland« i: Søren Bertelsen (ed), Et liv i luften, København 1985.
- E.A. Tryde & K. Clauson-Kaas K., Fra Lindbergh til Dan Viking, København 1947.