



ninger om området og ekspeditionens erfaringer.<sup>106</sup> Goodale fortalte under sit ophold Knuth om planerne for oprettelse af en dansk-amerikansk station i området.

Amerikanerne havde behov for en landingsbane i det nordøstlige Grønland for at få en alternativ landingsmulighed. Deres strategiske fly af typen RB-47 Stratojet, der i disse år gennemførte lange patruljeflyvninger frem og tilbage over Polarhavet, måtte optankes flere gange undervejs ved hjælp af særlige tankfly, KC-97 Stratofreighter, der var udstationeret på Thule Air Base. Optankning i luften er en kompliceret operation, både på grund af vejrforhold og tekniske omstændigheder. Hvis optankningen skulle svigte, var det derfor nødvendigt med et antal alternative landingsmuligheder for at kunne redde fly og besætning.<sup>107</sup> Dette førte i første række til opførelse af Station Nord.

Anlæggelsen af Station Nord blev – under kodenavnet »Operation Parkway and Nord« – påbegyndt i 1952. I løbet af sommeren blev der fra Thule Air Base fløjet 800 tons materiel ind via 125 landinger, 31 faldskærmsdrop og fem ture med frit fald.<sup>108</sup> Stationen blev udbygget i de følgende år, indtil den i 1956 nåede sin endelige størrelse. Stationen blev opført af danske entreprenørfirmaer og betalt af den danske stat.<sup>109</sup> Opførelsen blev foretaget af en arbejdsstyrke på over 200 mand. USA bidrog med luftransport af mandskab og materialer samt levering af entreprenørmateriel til jordarbejder og snerydning. Ved færdiggørelsen bestod Station Nord af 44 bygninger, 2.500 meter landingsbane og tankkapacitet til 1.500.000 liter brændstof. I den fuldt operative periode blev Station Nord drevet af ca. 30 mand.

Driften af Station Nord blev betalt af Danmark. Forudsætningen var dog, at USA hvert år bidrog med luftransport af byggematerialer, materiel, proviant og brændstof samt levering af snerydningsmateriel og aflønning af mandskab til snerydning og vedligeholdelse af landingsbanen.

Der er næppe tvivl om, at Station Nord mest blev til gavn for amerikanerne. I løbet af 1957 og 1958 skete det ikke mindre end tre gange, at RB-47 Stratojets måtte nødlande på Station Nord, fordi optankningen i luften var mislykkedes. Alene værdien af disse tre fly har formentlig været betydelig større end Station Nord's samlede danske anlægsudgifter.

## LOKALISERING AF NATURLANDINGSBANER FOR STORE FLY I NORD- OG ØSTGRØNLAND 1956-1960

Efter anlæggelsen af Thule Air Base og Station Nord gennemførte USA en række undersøgelser i Nord- og Østgrønland med henblik på at lokalisere potentielle naturbaner, hvor en RB-47 Stratojet eller andre store fly i nødstilfælde kunne lande, hvis både Thule Air Base, Station Nord og Alert skulle være lukket på grund af tåge. Arbejdet var indledt allerede i 1951 og mandede ud i en række feltundersøgelser, der blev gennemført i årene 1956-1960 af US Geological Survey (USGS) og Air Force Cambridge Research Center (AFCRC). Blandt de videnskabelige eksperter, der arbejdede i felten, var geologerne William E. Davies og Daniel B. Krinsley fra USGS samt geofysikeren Stanley M. Needleman fra AFCRC.<sup>110</sup>

Operation Defrost 1956 var en indledende én månedes rekognoscering, der blev foretaget ved hjælp af et SA-16 Albatross amfibiefly. Undersøgelser blev gennemført bl.a. ved Jørgen Brønlund Fjord og Centrumso.<sup>111</sup> Mulige landingsbaner blev udpeget bl.a. på Kap Moltke-sletten og et område ved Bliss Bugt mellem Kap Bridgman og Inuit Qeqertaat (Kaffeklubben Ø).<sup>112</sup>

Modstående side: Station Nord, 1993. Anlagt i 1952 som en alternativ 2.500 meter landingsbane for Thule Air Base. Foto: T.I. Hauge Andersson.