



Ekspeditionsaktivitet på Ella Ø i sommeren 1956. I havnen ligger det norske forsynings-skib »Jopeter« og et af Lauge Koch-ekspeditionernes Nor-semanfly.  
Foto: Jørgen Rasmussen.

lede grønlandske befolkning bor i Nuuk by. Hver gang man skal til eller fra Nuuk, skal man rejse via Kangerlussuaq. Det betyder en ekstra, helt unødvendig indenrigsflyvning til 4-5.000 kr. hver gang. Man har vænnet os til at tro, at man ikke kan leve uden Kangerlussuaq. Der er dårlig vejr i Nuuk, siger man. Jamen, så lad være med at flyve – for hvad hjælper det at komme til Kangerlussuaq, når man ikke kan komme videre til Nuuk alligevel? spørger Poul Lübbert.<sup>177</sup>

Lübberts visioner og meninger understøttes bl.a. af en redegørelse fra Sulisa A/S Grønlands Erhvervsudviklingsselskab fra 1998, hvori det fx hedder: »Så længe Grønland fremstår som trafikalt randområde eller endestation, vil det være næsten umuligt at opnå synergieffekter. Først når Grønland kan blive en del af et større trafikalt netværk, hvilket forudsætter etablering af Atlantflughavne i Nuuk og Ilulissat, vil det være muligt for alvor at skabe konkurrencedygtige priser for flyvningen over Atlanten. Mindst 200 fly på ruter fra Europa til Nordamerika overflyver dagligt Grønland. Der er derfor ingen naturlov, der tilsiger, at Grønland nødvendigvis skal fortsætte med at være et randområde eller endestation i trafikal forstand.«<sup>178</sup>

## Ekspeditionsflyvning før Twin Otter-æraen

Fra begyndelsen af 1930'erne indtog flyvemaskinen i stigende grad en plads som et nyttigt redskab i udforskningen af Grønland. Efter Anden Verdenskrig blev det uundværligt. Det var simpelthen ikke realistisk at udforske de nordligste egne uden støtte fra fly.



Fra begyndelsen var der tradition for at anvende militære fly i forbindelse med de videnskabelige ekspeditioner. En naturlig konsekvens af, at de store ekspeditioner i reglen var statslige foretagender, og at militæret rådede over flytyper, der var velegnede til transport af mandskab og udrustning. Der er således i Grønland tale om en lang tradition for samarbejde mellem militære og videnskabelige interesser, hvorfor en stor del af den civile ekspeditionsflyvning i realiteten også figurerer som militærflyvning. Imidlertid anskaffede enkelte af de større statslige og semistatslige virksomheder sig også egne fly, fx Lauge Koch-ekspeditionerne.

Pilot Gösta Wickenberg (tv.) og radiotelegrafist Jørgen Rasmussen foran Norseman OY-ABN. Ella Ø 1956. Foto: Jørgen Rasmussen.

### LAUGE KOCH-EKSPEDITIONERNE 1947-58

Lauge Koch-ekspeditionerne, der havde været indstillet i krigsårene, blev genoptaget fra 1947. Ekspeditionerne i somrene 1947-1949 var baseret på skibstransport af al udrustning og mandskab fra København til destinationerne i Nordøstgrønland.

På ekspeditionen i 1948 medbragte man første gang et Noorduyn Norseman-pontonfly (OY-ABN), som Koch havde indkøbt i Sverige. Det canadiske Norsemanfly var det første, der var udviklet specielt med henblik på bushflyvning.<sup>179</sup> I 1949 indkøbte Koch endnu en Norseman (OY-ACA), og frem til 1958 var disse to fly hver sommer med ekspeditionens skib til Nordøstgrønland. Flyene blev anvendt til geologisk rekognoscering, luftfotografering og kortlægning frem til 1961.<sup>180</sup>

I 1950 ændrede Koch strategi. Han havde indset, at man kunne spare værdifuld tid ved at flyve deltagerne til Grønland via Island i stedet for at lade dem følge ekspeditionsskibet. I begyndelsen foregik flyvningen med en islandsk civil Catalina, men efter anlæggelsen af Mestersvig Flyveplads i 1952, begyndte man i stedet at