



Canadisk Catalina (CF-CRP) fra Eastern Provincial Airways (EPA) i skibshavnen i Nuuk 1959. I sommeren 1959 begyndte den interne passagerflyvning i Grønland så småt, da KGH chartrede en Catalina hos det canadiske flyselskab til at flyve passagerer mellem Kangerlussuaq og byerne på Grønlands vestkyst. Foto: Niels Henning Lindegaard.

har I startbanerne. Men man spurgte kun GTO om, hvad det ville koste, og GTO havde aldrig lavet startbaner før. Så de kom tilbage med nogle enorme priser. Man skulle have spurgt canadierne i stedet for. Det er enormt, hvad det helikoptereventyr har kostet det danske samfund gennem årene!»¹⁴⁸

Ditlev Valbjørn døde i en alder af 91 år i 2005.

EASTERN PROVINCIAL AIRWAYS

Det canadiske flyselskab Eastern Provincial Airways (EPA) blev grundlagt i 1949.¹⁴⁹ EPA fik hjemsted i Gander og opbyggede i 1950'erne en betydelig virksomhed baseret på bush-flyvning til afsides steder i Newfoundland, Labrador og andre områder i det østlige Canada. I slutningen af 1950'erne inkluderede flyflåden bl.a. ni DHC-2 Beaver, syv DHC-3 Otter og ikke mindre end ni PBY-5A Canso – eller Catalina – amfibiefly. Det var et af disse Catalina-fly (CF-CRP), som KGH via Dansk Luftfart Service i sommeren 1959 chartrede til intern passagerflyvning i Vestgrønland.

Under opstarten i 1959 var det KGH, der selv varetog operationsplanlægningen sammen med EPA-folkene. For KGH var det Niels Henning Lindegaard fra Handelsinspektoratet i Nuuk, der stod for den daglige tilrettelæggelse. En spændende og alsidig opgave for den dengang kun 26-årige shippingassistent.

Efter Hedtoftforliset tidligere på året var der i sommeren 1959 mange mennesker, der i stedet for sørejsen foretrak muligheden for at flyve til Danmark. I løbet af de tre sommermåneder blev 850 passagerer transporteret med Catalina mellem Kangerlussuaq og byerne på Grønlands vestkyst.



Der opstod imidlertid en flaskehals i Kangerlussuaq, hvor der dengang blot var få faciliteter til indkvartering. Da der ofte samtidig kun var få ledige pladser på SAS' maskiner på polarruten, strandede en del passagerer i Kangerlussuaq. Det havde man ikke sengekapalet til at håndtere, så i en periode måtte man lade de ventende passagerer sove i treholdsskift i det gamle hotel. »Syv timer på hvert skift med en time imellem til at skifte sengetøjet«, husker Arne Pii, der i 1959-1961 arbejdede i Kangerlussuaq for SAS.¹⁵⁰ Det ny SAS-hotel i Kangerlussuaq blev først opført i 1960.

Da KGH ikke selv radede over hverken fly eller mandskab, forhandlede man sig i løbet af 1959-1960 frem til en fast charteraftale med EPA om, at selskabet fra 1. maj 1960 skulle udstationere tre fly i Grønland: En Catalina med plads til 20 passagerer og to DHC-3 Otter i en hjul/ponton eller hjul/ski konfiguration, hver med plads til ni passagerer.¹⁵¹

I april 1960 ankom fjorten canadere til Grønland. Seks-syv indlogerede sig på Gæstehjemmet i Nuuk, som var hovedkvarter sommeren igennem. Resten – teknikerne – fik kvarter i Kangerlussuaq.

»Og så gav de sig til at flyve. De har gjort et smukt arbejde, som er påskønnet overalt. Først i slutningen af september bragte efterårsvejret forsinkelser og standsninger i planen. DSB har ikke været mere præcist kørende. Catalinaen har med piloten Ben Rivard som kaptajn klareret de lange stræk fra Søndre Strømfjord til Narsarsuaq i syd og Disko Bugt i nord. Otterne har besørget trafikken på de korte distancer – en god time mellem hver by – fra Godthåb til Diskobugtens byer,« skrev

Stationschef Paul Madsen foran en DHC-3 Otter fra Eastern Provincial Airways (EPA) under en »vasketur« på Nordlandet ved Nuuk i 1960. KGH indgik i 1960 en fast charteraftale med EPA om udstationering af en Catalina med plads til 20 passagerer samt to DHC-3 Otter fly i en hjul/ponton- eller hjul/ski-konfiguration, hver med plads til ni passagerer.

En vasketur gik officielt ud på at vaske det opsprøjtede salt fra havvandet af flyene med ferskvandet fra søerne på Nordlandet. Uofficielt var det imidlertid en kærkommen lejlighed til at finde gode fiskepladser, hvor man kunne fange ørred eller laks. Foto: Niels Henning Lindegaard.