

Om Grønland i Forhold til Aëronautik.

Af

Kommandør Bildsøe.

Det er forstaaeligt, at Amerikanernes Bestræbelser for at skabe en Luftforbindelse mellem Nord-Amerika og Nord-Europa med Mellemlandinger paa Grønland og Island har vakt almindelig Interesse. Ved disse Støttesteder, hvor Forsyningerne kan fornyes, indskrænkes Flyvningerne over aabent Hav til forholdsvis korte Distancer, og den samlede Vejlængde er langt mindre end de hidtil prøvede Luft-ruter over Nord-Atlanten, idet den ligger nærmere ved den korteste Vej ad Storcirkelbuen. Planens Grundtanke er derfor rational. De næste Spørgsmaal bliver, om stedlige og meteorologiske Forhold ikke umuliggør Planens Realisation, eller om Risiko og Bekostning kan opvejes af de tilsigtede Fordele.

Alt dette kræver nærmere og vistnok langvarige Undersøgelser og Forsøg. Dog kan det maaske paakalde nogen Interesse allerede nu at søge klarlagt, hvilke Slutninger der kan drages af det første, dog allerede i dets Begyndelse brat afsluttede Forsøg.

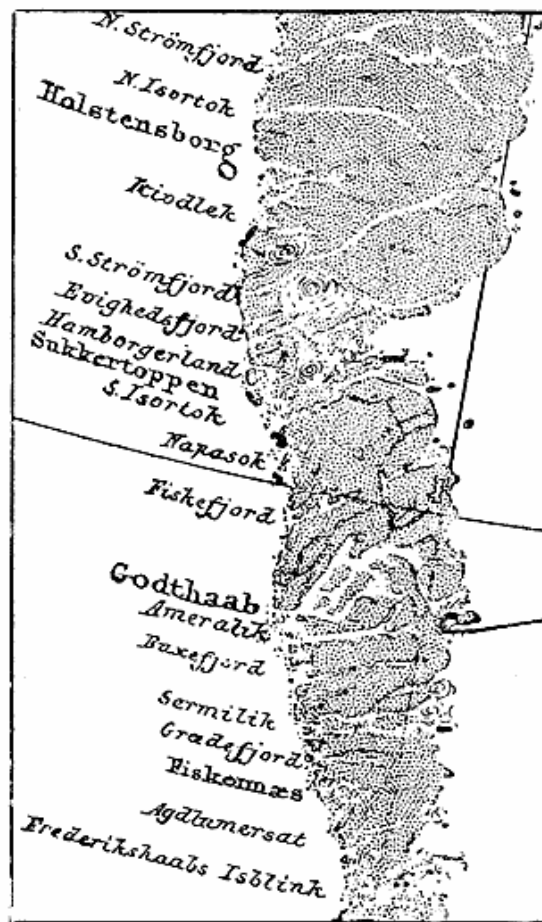
Den 16de August 1928 startede Flyverne Hassell og Cramer fra Rockford (Illinois) i et Land-Aëroplan; og den 18de Kl. 12¼ forlodes Cocherane, det sidste Landingssted i Amerika. Ifølge Hassels Radioberetning af 3die September fra Mount Evans i Grønland („Politiken“ 6te September) fulgte nu Begivenhederne saaledes.

„Da Mørket brød frem, var vi naaet til Omegnen af Ungava¹⁾. Vi var sikre paa, at Dagen vilde gry, før vi naaede frem til Cap Chidley, og det gjorde den ogsaa, hvilket gav os et sikkert Holdepunkt for Starten over Davis-Strædet.“

¹⁾ Ungava Bay paa Labradors Nordkyst begrænser Vestkysten af den Halvø, som ender i Cap Chidley (60°25' N., 60°0' V.), det yderste Forbjerg Syd for Indløbet til Hudson Strædet.

Desværre savnes her og fremdeles Klokkeslætsangivelse, hvilke netop for Rejsen over Strædet vilde have haft Betydning, da denne afsluttende Del af Flyvningen er af størst Interesse for os.

Synderlig mørkt kan det næppe have været, hvis ikke Skylag be-
dækkede Himlen, Natten mellem den 18de og 19de August er nemlig nær de lyse Nætters Ophør paa denne Breddegrad, altsaa paa den



Tid, da Aftentusmørket glider næsten umærkeligt over i Daggryet. For Passagen af Cap Chidley haves dog et ret godt Holdepunkt, idet den amerikanske Krydser „Marion“ saa Flyvemaskinen 75 Sm.²⁾ (miles) ud for Cap Chidley og 400 Sm. fra Flyvepladsen i S. Strømfjord samme Morgen Kl. 3 (antagelig Zonetid, fire Timer efter Greenwich Middeltid). Da nu Farten over Amerika efter Hassels Angivelse har været 170 km (ca. 92 Sm.) i Timen, har man passeret nævnte

²⁾ 1 Somil = 1,852 km, 1 mile = 1,8532 km.

Forbjerg omtrent Kl. 2, forudsat at samme Fart kunde holdes, hvilket maaske er tvivlsomt.

— Hassels Beretning fortsætter dernæst:

„Flyvningen gik glat de første 50 Minutter, men derpaa kom vi ind i et Lag af lave Skyer, som vi fløj igennem de næste to, tre Timer, hvilket forhindrede os i at gøre nøjagtige Beregninger af vor Afdrift. Da vi nærmede os Grønland, svandt Taagen — — —. Vi naaede Grønlands Kyst paa et Sted, som vi senere erfarede hed Fiskernæsset, og hvor vi kunde se en bred Isarm strække sig helt ned til Kystlinien. Medens vi søgte efter Søndre Strømfjord, blev vi klar over, at vi ikke var i Nærheden af Professor Hobb's Lejr, og da vi nu var inde over Indlandsisen, mente vi, at det vilde være kortere at flyve dertil i direkte Luftlinie. Vi var nemlig nødt til at vælge den korteste Vej, da vort Benzinformaad var ved at slippe op....“

Disse Oplysninger i Forbindelse med Observationen fra „Marion“ giver Midler til at rekonstruere nogenlunde Flyvernes Vej under de to à tre Timers Taage. Man tør nemlig antage, at de ved Landkending af Labradors og Baffin Lands Kyster har kunnet følge Kursen fra Cap Chidley til S. Strømfjords Munding (retvisende N. 42° Ø.), ret nær, indtil Skylaget begyndte, hvilket maa være sket henad Kl. 3, omtrent paa samme Tid som Mødet med „Marion“ fandt Sted paa ca. 61°20' N. Br., 63°20' V. Lg., omtrent 380 Sm. fra Fjordens Munding.

Den brede Isarm, man saa, er Frederikshaabs Isblink; paa Grønlands hele Sydvestkyst passer Beskrivelsen kun paa dette Sted, men om man først har naaet Kysten her eller den ca. en halv Breddegrad nordligere Egn ved Fiskernæs er tvivlsomt, men for saavidt ret ligegyldigt, idet Afdriften for stormende nordvestlig Kuling under Taagen har været i første Tilfælde ca. 3½ Kompasstreg eller ca. 200 Sm. Syd for Maalet S. Strømfjords Munding, i sidste Tilfælde ca. 3 Streger eller ca. 180 Sm. Regner man med den tidligere antagne Fart ca. 92 Sm. i Timen og 3 Timers Taagesejlads³⁾, passer det ret godt og bedst, at Flyvemaskinen har været temmelig nær ud for Isblinken omtrent Kl. 6, hvilket er Kl. 7 efter Grønlands Tid, eller vel noget senere, da Farten muligvis er mindsket for den haarde Kuling. Det er ret sandsynligt, at man da har sat Kursen mod denne mest karakteristiske og mest iøjnefaldende Lokalitet i SV.-Grønland. Navnet Fiskernæs, hvorom man senere fik Kundskab, kan være en Forveksling, eller man kan have ment, at det gjaldt en længere Kyststrækning.

³⁾ Kilde til Usikkerhed saa nær Jordens nordlige Magnetpol er ogsaa Kompassets Upaalidelighed paa dette Sted, hvor Jordmagnetismens Horizontalintensitet er saa ringe. Ogsaa er Misvisningens hurtige Forandring en Kilde til Usikkerhed; alene paa Strækningen fra Cap Chidley til S. Strømfjord er denne Forandring en halv Snes Grader.

Hvorledes og hvor længe man nu efter at have naaet Grønland har søgt efter den ca. 200 Sm. fjerne S. Strømfjord, berettes der intet om; Faktum er, at Flyvemaskinen først Kl. 10 $\frac{1}{2}$ er set baade fra Fiskernæsset og det 5 à 6 km længere ude ved Fjorden beliggende Lichtenfels (tidligere Hernhutter Missionssted), hvorefter Maskinen fløj mod Øst ind ad Indlandsisen, hvor man maatte lande, sandsynligvis kort efter, paa Grund af Benzinmangel⁴⁾ og efterlade Flyvemaskinen, der næppe staar til at bjærge, undtagen maaske stykkevis. Hvor Maskinen ligger, vides ikke, dog antagelig i Omegnen af Landskabet Akuliaruseruak, ca. 30 Sm. SØ. for Strømfjordens inderste sydlige Arm. Grønlændere skal nok finde Stedet, især hvis Hassel har givet dem tilstrækkelig Anvisning og Løfte om rimelig Belønning. Flyvemaskinens Rute over Land til Nøddlanding er os ubekendt, der anføres blot, at man fløj over en Sø Tasisiak, hvorved utvivlsomt menes den lange, smalle Sø Tasersiak, der fra Egnen indenfor Evighedsfjorden strækker sig hen mod og langs Indlandsisen.

Efter Landingen begav Hassell og Cramer sig da paa Vej mod Prof. Hobbs Station i S. Strømfjord gennem det for dem ganske ubekendte, vildsomme Terrain, idet de dog synes at have haft god Vejledning af et detailleret Kort⁵⁾.

Denne Vandring i Dagevis over dels stenet, dels moset Grund,

⁴⁾ Muligvis vilde Flyverne i Fiskernæsset kunne have faaet Benzin. Kun 14 km nordligere ligger ved Foden af det 1080 m høje, tvetindede og meget iøjnefaldende Fjeld Illivertalik et System af fem Terrasser over hinanden (Fig. 1). (Se Medd. om Grønland I. S. 100). Paa de øvrige grusede af disse Sletter kan et Aeroplan sandsynligvis lande.

⁵⁾ Over denne Egn Hayes kun eet nyere Kort, og der findes i det hele taget ikke fuldt ud nøjagtige Kort over Grønland undtagen over isolerede Partier, navnlig Koloniernes Omgivelser. En Gradmaaling i Forbindelse med Triangulation og fotometrisk Opmaaling fra Luften agtes dog snart paabegyndt. De hidtil stykkevis udførte Kortlægningsarbejder, i Reglen over meget store Arealer, har væsentlig været baseret paa Triangulation i Forbindelse med astronomiske Positions- og Azimutobservationer. Til Fikspunkter i Nettet er saa vidt muligt valgt de højeste og mest prominente Fjelde, paa hvis Top der blev rejst høje Stenvarde, og hvorfra der maalt Vinkler Horisonten rundt samt udførtes Rundtegninger af den overskuede Egn til Hjælp ved Indtegning af Detaillerne. Hertil er forøvrigt ogsaa benyttet Grønlænderes Skitsekort, der kan være forbavsende paalidelige. Paa Fodvandring har et Podometer ofte været en god Støtte til Bedømmelse af Afstande, og ligeledes er dette Instrument anvendt i Konebaad ved at fæstne det paa en af Roerskerne til Hjælp ved Fastlæggelsen af af Kystlinierne, en Art „Running survey“. — Det er klart, at der ved disse Metoder ikke kan paaregnes stor Nøjagtighed, især da de Hjælpe-midler, der kan medføres paa ofte vanskelige Bjergbestigninger, ikke er Præcisionsinstrumenter. De fleste Højder er maalt ved Hjælp af et Lommebarometer.

gennem Kviksand og iskolde, stride Elve, over Bræer og høje Fjelde, med saarede Fødder, uden tilstrækkelig Føde og Beklædning, maa for de dog ufortrødne Vandringsmænd have været en Kamp for Livet; alene denne Bedrift berettiger fuldt ud deres senere festlige Modtagelse i København.

Endelig naaedes et Fjeld paa Sydkysten af S. Strømfjord, hvor alt Haab om Frelse næsten var opgivet. Men til al Lykke blev ifølge Prof. Hobb's Telegram („Politiken“ 4. Sept.) Flyvernes Røgsignaler sete af Grønlændere i en Konebaad, der sandsynligvis færdedes herinde — som Sædvane er paa denne Aarstid — af Hensyn til Renjagten i de vidtstrakte Distrikter indenfor de to Strømfjorde — muligvis kan det have været en Konebaad, udsendt af Grønlands Sty-

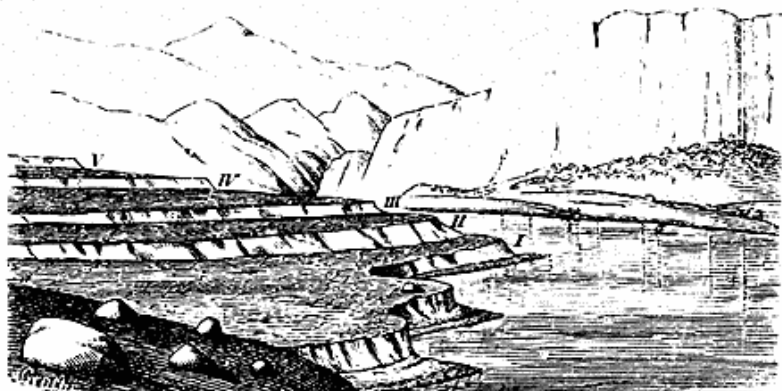


Fig. 1. Terrasser ved Ilivertalik (63° 15' Br.).

relse til Efterledning af de savnede Flyvere. Da Prof. Hobbs havde modtaget den glædelige Efterretning af Grønlænderne, udsendtes en Motorbaad, som afhentede Flyverne og bragte dem til hans Lejr Camp Lloyd⁶⁾ i Dalen indenfor Strømfjordens nordre Arm, hvor de ankom sent om Aftenen den 2den eller i alt Fald Natten mellem den 2den og 3die September, ca. 12½ Døgn efter at have været ved Fiskernæsset.

Saaledes endte altsaa denne „Propagandaflyvning“, som den paa Forhaand blev kaldt, allerede i Vestgrønland. Det overlades til Flyvere at bedømme, hvorvidt den er kommet til at svare til dette Navn. Dog forekommer det mig, at alene Flyvningen over Davisstrædet ikke taler derfor; Beliggenheden af baade Afgangsstedet, Cap Chidley, og Maalet, S. Strømfjords Munding, var nøje bekendt, og paa denne forholdsvis korte Distance fra Pladsen Kl. 3 forfejles Maalet ca. 200 Sm. paa Grund af et to à tre Timer varigt, stormfuldt og

⁶⁾ Dette Navn saavel som Mount Evans, et nærliggende Fjeld, skyldes Prof. Hobbs.

usigtbart Vejr; og Flyverne var ikke Amatører, men tværtimod Eksperter, tilmed amerikanske, der efter Sigende skal være de bedste Taageflyvere. Hvad kan man da ikke vente af Vejret i en ugunstigere Aarstid, der i August maa kaldes forholdsvis god? Vinterflyvning har man vel ikke tænkt paa, alene af Hensyn til langvarigt Mørke; der maatte da i alt Fald bekostes elektriske Anlæg med kraftige Projektorer til Luftsignaler og Belysning af Flyvepladsen.

Man savner endnu Erfaring for, hvad Resten af den planlagte Rute over Indlandsisen, Island og videre samt hele Tilbagevejen til Amerika har at byde paa; navnlig den sidste, hvor man skal „gøre“ Grønlands mindre kendte Østkyst, kan maaske berede ubehagelige Overraskelser. Hvis Nøddlanding skulde ske her, vilde Redning næsten være haabløs. Selv Hassels og Cramers Redning i Vestgrønland skyldtes jo et rent Tilfælde, idet Grønlændere befandt sig i Nærheden. Fra Prof. Hobbs ikke ret fjerne Station havde man ikke set Signallerne, skønt man sikkert har holdt skarpt Udkig efter de savnede Flyvere.

Alle de her fremdragne særlige Momenter, sammenlagt med de almindelige ved enhver Flyvning hændelige Uheld, maatte, skulde man tro, vække Betæneligheder hos dem, der skal bære det økonomiske Ansvar ved Foretagendet; men i det rige Amerika findes vel nok Folk, der ikke lader sig skræmme af det første fejlslaaede Eksperiment. Der er vel heller ingen Tvivl om, at et nyt Forsøg *kan* lykkes efter de nu indvundne Erfaringer, og naar man har gransket de lokale Forhold i Grønland samt Kort og Literatur derover nøjere, end det synes hidtil at være sket; thi hvorledes skulde man ellers kunne forveksle den lige ud til Davis Strædet rækkende, ganske ejendommeligt prægede Frederikshaabs Isblink med den inde paa Højlandet bag Sukkertoppen liggende Isbræ henved 200 Sm. længere mod Nord?

Beliggenheden af den udsete Landings- og Startplads dybest inde ved Fjorden og langt fra behøvede Pladser er næppe særlig heldig. Man finder den lettest ved at følge Fjorden fra Munden, men denne kan, som Erfaringen ogsaa viser, være vanskelig nok at finde, navnlig i usigtbart Vejr. I Fjorden blæser Vinden, hvis der da er nogen, altid ud eller ind, hvor da ikke Vinde fra Sidedale griber forstyrrende ind. Forøvrigt ligger der paa ca. 67^o Br. 52^o Lg. et i hele Egnen synligt, ca. 1320 m højt, meget dominerende Fjeld Pingo (Maagetue), der maa være et godt vejledende Punkt til derfra at søge hen til Flyvepladsen, der ligger ca. 30 Sm. herfra i retv. østsydøstlig Retning, ifald nogen Flyver skulde være vildfaren i denne Egn. Ifølge sagkyndig Undersøgelse skal Pladsen være god til Landing og Start, naar den

planeres, men Dalen bærer ved de i barokke Former skurede fremstaaende Fjeldblokke og Lérconcretioner samt ved Grundens dybe, parallelle Furer i Dalens Retning⁷⁾ Vidnesbyrd om, at de til Tider optrædende, fra det høje Indland stammende varme, voldsomme Føhnstorme rejser Sandflugt, der i kort Tid maa kunne ødelægge Banen. Disse varme, ofte orkanagtige Storme optræder ogsaa om Vinteren; derfor har man i adskillige Fjorde det Særsyn, at Kystfjeldene er snebare indtil en vis Højde, og at Fjordvandet er isfrit, selv i strenge, arktiske Vintre.

Imidlertid er det jo ikke udelukket, at den planlagte Postrute etableres efter et nyt, dog heldigere Forsøg end det første; men saa rejser sig Spørgsmaalet om dens varige Bestaaen, som vel nærmest betinges af Foretagendets Rentabilitet. Mon nogen vil betro vigtige Sager, endsige Penge eller disses Ækvivalenter til denne dog usikre Befordring? Bliver det ikke mest Postkort og lignende ligegyldige Ting, der i Begyndelsen maaske vil strømme ind i Mængde af Nyhedens Interesse, og kan dette bære Omkostningerne til Anlæg og Driften, endda vist blot i en Del af Aaret? Men dette bliver jo en Sag for Garanterne at overveje.

Trods den Pessimisme, som de foregaaende Betragtninger genspejler, bør man vel vogte sig for at spaa om, hvad Fremtiden bærer i sit Skød. Aëroteknikere og Aëronautikere befinder sig vel endnu kun i Barndomsalderen, og ligeledes kan man vel forvente bedre Kendskab til de paagældende Egenes Natur og Vejrlig end nu.

I et Brev af Juli f. A. skrev den bekendte, franske Geograf M. Charles Rabot⁸⁾.

„Jeg tror, Grønland er kaldet til en stor Fremtid som Lufthavn paa Vejen mellem den gamle og den nye Verden. I Middelalderen, da Mennesket ikke vovede at tabe Land af Sigte, har det benyttet Færøerne, Island, Grønland. Aëronautiken staar i Dag nærlig paa samme Trin som Navigationen i 10de og 11te Aarhundrede, hvorfor da ikke benytte de samme Veje.“

Man ser heraf, at der ogsaa udenfor Amerika findes Optimister, og sikkert ikke faa, der regner med en fremtidig Luftvej mellem Amerika og Europa via Grønland. For os Danske har dog vel Flyvning direkte fra Danmark til Grønland og Flyvning i Grønland af Hensyn til Opmaalingen størst Interesse. Hvad den første angaar, saa vil,

⁷⁾ Medd. om Grønland VIII, S. 67.

⁸⁾ f. 26. Juni 1856. Har medvirket i Hertugen af Monacos hydrografiske Ekspeditioner og berejst af arktiske Lande: Grønland, Sibirien, Island, Jan Mayn og Spitsbergen. Om Grønland har han udsendt mange for Danmarks Styrelse og Undersøgelse af dette Land smigrende Publikationer.

naar det kræves, vore dygtige Flyvere nok selv udfinde den fordelagtigste Rute til det paagældende Bestemmelsessted; derimod kan det af Hensyn til den nærforestaaende Opmaaling fra Luften næppe skade allerede nu efter Evne at give nogle Vink med Hensyn til Lokalteter, der byder Mulighed for Landing og Start, og som derfor maaske kan blive vejledende for dem, der skal undersøge Forholdene nærmere. Allerede Stednavne giver ofte god Anvisning, og jeg skal da anføre følgende typiske Eksempler paa saadanne Ord og deres Afledninger:

Siorat (Sand). Steder med dette eller lignende Navne findes i Mængde saavel i Fjorde som langs Yderkysten. De er enten hævede Havstokke, dog oftest gamle eller nye Aflejringer fra Indlandsisen, og findes derfor hyppigst ved Isfjordene, men ogsaa ved Dalsøer inde i Landet. I SV-Grønland træffes den største og mest karakteristiske Sandslette paa ca. $62\frac{1}{2}^{\circ}$ Br., hvor den i en mægtig Bue omslutter Randen af Frederikshaabs Isblink. Slettens N.—S. Profil er horisontal, men den har en meget svag Hældning ud mod Davis Strædet. Dens Brede, der afhænger af Strædets Vandstand, er derfor hurtigt skiftende, ringest ved Spring Flodtid, men meget betydelig ved Spring Ebbetid. Over Sletten rager en Del smaa Klippeøer frem, og den gennemstrømmes af mange Bække, Afløb fra Isens Smeltevand, der paa visse Steder danner Søer og Kviksand saa blødt, at ifølge Grønlænderes Beretning en Gang en Konebaad med Besætning, der ved høj Vandstand havde vovet sig for langt ind mod Land, faldt tør, da Ebben indtraf, og fandt sin Grav i Sand- og Lerpløret. En anden Art Oversvømmelse af Sletten, der dog kun finder Sted med flere Aars Mellemrum, skyldes følgende Aarsager: I nogen Afstand fra Kysten ligger baade Nord og Syd for Isblinken en stor Sø. I dem begge indestænges Vandet af Bræer fra Indlandsisen, saa at Søerne som Regel savner Afløb; men ved det stadige Tilløb af Smeltevand og af Nedbør stiger Vandet i Søen saa højt, at det ved sit Tryk sprænger Isbarriererne og overskyller de lavere liggende Egne med Sandsletten fuldstændig (Jøkelløb). Søer af den Art findes mange Steder langs Indlandsisens Rand, ja selv langt inde paa Isen ved Nunatakker⁹⁾.

Man vil af denne Beskrivelse kunne slutte, at Landing af Flyvemaskiner paa Sletten foran Isblinken er meget vovelig, hvor fristende den end kan tage sig ud fra Luften; men derfor være dog ikke sagt, at den ikke skulde kunne benyttes med megen Forsigtighed til kortvarige Nøddlandinger. Som permanent Station maa den anses for utjenlig. Forøvrigt findes i Nærheden en fortrinlig Landingsplads, hvorom senere.

⁹⁾ Isfri Fjelde, som rager op over Indlandsisen.

I nær Forbindelse med de her omtalte Lokalteter staar de, hvis Navne er eller er afledte af Ordet *Marrak* (Lér), da dette Materiale ligesom Sand og Grus er Morænedannelser, hidrørende fra Indlandsisens skurende Virksomhed hen over Grunden, saafremt de da ikke er hævede Havstokke, der let kendes paa de Dyrelevninger (Muslingeskaller eller Fossilier), som findes i dem, selv i ret betydelig Højde o. H. Man træffer derfor hyppigt Sand- og Lerflejringer i Forbindelse med eller nær ved hinanden, og de findes ved de fleste Munding af Isfjorde, af hvilke mange bærer Navnet Sermilik e. l. (af Sermek, Is), bl. a. den paa $63\frac{1}{2}^{\circ}$ Br. og mange andre Steder.

Narsak (Slette). Disse bærer som oftest lav Vegetation, saasom Dværgpil, Rhododendron, Lyng, Bølleurt m. m. og skjuler derfor ofte Sten og andre Forhindringer for Landing.

Itivnek (Overgangssted) og *Itivdek* (Overbæringssted for Konebaade og Kajakker mellem en Fjord eller Indsø til en anden). Blandt disse i Regelen lave Steder kan der antagelig findes enkelte, som frembyder Mulighed for Landing og Start, bl. a. det store Overbæringssted Itivdersuak (61° Br.), en vid Slette mellem det Indre af Igallikofjorden og Tunugdliarfik. Her kan man dog vente at træffe paa græssende Køer og Faar.

Tarajok (Salt). Flere Indsøer i Grønland indeholder alkalisk Vand; deres Bredder er derfor ubevoksede og faste. En saadan Sø, Tarajornitsok, ligger paa Højlandet nær ved Fjeldtoppen, hvor Prof. Hobbs før nævnte Station, Mount Evans, er anlagt. En anden meget større, langstrakt Indsø, Tasersuak (stor Sø) ligger tæt Syd for det førnævnte Fjeld Pingo; Sletten i denne Egn er ligeledes alkalisk og bar.

De samme eller lignende Naturforhold med Sletter og Terrasser, som karakteriserer den omtalte Dal indenfor S. Strømfjord, findes i mange andre af de grønlandske Fjordes Ende- og Sidedale, især i dem, der gennemstrømmes af sand- og lérholdige Elve, som hidrører fra Indlandsisen, bl. a. i de indre Forgreninger af den mægtige Nordre Strømfjord, Søndre Isortok, Godthaabsfjorden o. m. fl., ja selv ved adskillige Indsøer i Dalene eller paa Fjeldvidderne. Mange ligger dog fjernt fra Boplads. Langt større Interesse for Flyvere har Steder ved eller nær Yderkyster, hvor de fleste Boplads findes, og Chancen for at faa Forbindelse med nærboende Folk, tilfældige Kajakroere eller Baadsbesætninger, er størst, og hvis Opmærksomhed muligvis kan hidledes ved Hjælp af forskellige synlige og hørbare Signaler.

Paa Indlandsisen træffer man ogsaa jævne, spaltefrie, ja endogsaa snefrie Strækninger. — Langt den største, mig bekendt, ligger ca.

20 Sm.¹⁰⁾ indenfor Frederikshaabs Isblink, tæt Syd for de fire høje, meget kendelige Dalagers Nunatakker¹¹⁾. Den indtager et horisontalt Isplateau (ca. $5 \times 2\frac{1}{2}$ Sm., ca. 590 m o. H.), som er jævnt og spaltefrit, hvis Ensformighed kun er afbrudt af enkelte, meget lave, kun ca. 30—40 Skridt brede Moræner, bestående af Grus og Sten, og som i fuldkommen regelmæssige Buer forbinder Nunatakkerne (Fig 2). Forholdene her maa betragtes som konstante, thi i 1878 fandt vi dem ganske saaledes, som Dalager har skildret dem fra sit Besøg i 1751. I 1880 besøgte Stedet af den svenske Geolog Nils Olof Holst (Sverrigs geol. Unders. Ser. C. Nr. 81). Adgangen til denne utvivlsomt fortrinlige Landings- og Startplads ad Fjorden Tinignertok, over Land,



Fig. 2. Issletten ved Dalagers Nunatakker.

i Kajakfærge over den med Isfjælde fyldte Sø Tasersuak og atter over Fjeldland, er meget besværlig og omstændelig; men muligvis kan man finde en fremkommelig Vej over Indlandsisen til Øen Sarkarigsok paa Sydrenden af den store Sandslette og lidt Nord for Udstedet Avigait.

De her givne Vink fremsættes med stort Forbehold. Mit Kendskab til Grønland skyldes Rejser i Tiden fra 1877—88, da Opmærksomheden ikke kunde have Flyveres Behov for Øje. Alle de anførte Lokalteter og Naturforhold gælder SV-Grønland fra Julianehaab til Diskobugten, men de sidste frembyder Fællestræk i hele Grønland for de i det foregaaende omtalte Is- og Jordformationer, saasom Morænedan-

¹⁰⁾ I en Artikel i „Berl. Tid.“ af 21. Juli 1928 staar fejlagtig 12 Mil. Nærmere Beskrivelse af denne Egn og Adgangen dertil, se Medd. o. Grøn. I. S. 41 o. f., 133 o. f.

¹¹⁾ Fra Toppen af den østligste og højeste Nasausak (1470 m. o. H.) er Fig. 2 tegnet.

nelser, Terrasser, Havstokke o. s. v. Intet Sted i Grønland opfylder de strenge Krav, der stilles til en Flyvestation — det skulde da være Isplateauet ved Dalagers Nunatakker, fraset dets afsides Beliggenhed. — Saadanne varige Stationer bør vel helst ligge ved Yderkystens Kolonier med Radiostation, og ved flere af disse Stationer findes da ogsaa Sletteland, som efter Planering muligvis kunde gøres brugbare, f. Eks. Julianehaab, hvor Hovedradiostationen i Grønland findes. Ja, saa er der jo det store Vandareal til Brug for Vand-Aëroplaner; men denne Sag skal jeg af Pladshensyn lade uberørt; den finder nok med Tiden sin sagkyndige Løsning.
