MÅNEDSBLADET

Glemmer du

Tårnby Krønikken

2. del Fortællinger om luftfarten

Nr. 3 - Marts 2004
Tårnby Kommune - Lokalhistorisk Samling

Forsideillustration:
Forsiden fra magasinet "Københavns Lufthavn" 1950.

I denne udgave af "Glemmer du" er der hentet inspiration fra:

Carl Bjerredahl: Flying Vikings, 1990.
Magasinet "Københavns Lufthavn" 1949-1954
Per Hansen's erindringer i Lokalhistorisk Samling

ISSN 1397-5412

Glemmer du er udgivet af: Tårnby Kommune - Lokalhistorisk Samling
Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen
Layout: Vicky Bonde

Fortællinger om luftfarten

Kastrup Lufthavn udviklede sig i 1950'erne til en storlufthavn eller som den også blev kaldt : Gateway to Europe. Det begyndte i 1951 med dannelse af et dansk, norsk, og svensk luftfartsselskab, SAS, der blev realiseret gennem en aftale mellem de hidtidige 3 luffartselskaber i de tre lande, det danske DDL det norske DNL og det svenske ABA. Denne luftfartsaftale blev godkendt af statsmagterne i de tre lande.
Per Hansen fulgte udviklingen op til denne periode på tæt hold. Hans far var ansat i lufthavnen og familien havde tjenestemandsbolig ved lufthavnen.

Per Hansen (f. i 1934) fortæller følgende:

I slutningen af 1945 flyttede vi igen til tjenestebolig E i lufthavnen. Den havde under krigen været anvendt først af tyskerne og så af englænderne efter krigen. Den var derfor ikke i nogen særlig god stand. Ved det første besøg, vi aflagde i bolig E, opdagede vi enkelte efterladenskaber fra de tidligere beboere. Der var således en engelsk militærfrakke, som vi fik fat i. Af den blev der så lavet en vinterfrakke til mig. Nogle af knapperne blev senere forgyldt - eller også var de bare meget blanke. De blev så lavet til manchetknapper til min far. Der var også et lille toiletmøbel, som vi fik mulighed for at overtage, ligesom en reproduktion af et Van Gogh maleri (fiskerbåde ved Amalfi). Af andre "bytter" fra tysker/ englændertiden mindes jeg en tysk signalpistol, som var stor som en gammeldags rytterpistol og med en stor kaliber - vel 30 mm. Sådanne signalpistoler anvendtes til at udskyde lysprojektiler som signal til flyverne. Endvidere mindes jeg et par maskinkanonprojektilhylstre i kaliber 20 mm og en højdemåler fra et engelsk fly, som min far havde fået fat i et eller andet sted på lufthavnen.
Formentlig først i 1946 fik min søster og jeg vores luftdåb. Det skete, da en engelsk flyvemaskinefabrik afholdt demonstrationer af et lille to motoret passagerfly. Såvidt jeg har kunnet opspore si-

Teksten til denne reklame fra 1949 lyder:

Med SAS fra København direkte til hele verden

40 gange om dagen starter der en SAS-maskine fra Københavns Lufthavn med direkte forbindelse til verdens storbyer. De kan altid finde en direkte SAS-forbindelse der passer Dem. Husk at sige til Deres rejsebureau, at De vil med SAS, vort eget luftfartselskab. Med SAS flyver De på 1. klasse.

denhen må det have været en Miles Messenger. Da den havde et særpræget udseende, noget i retning af den senere israelske IAF Arava, gik den blandt danskerne under betegnelsen "Kuffertfisken". Mens den opholdt sig i Kastrup Lufthavn var der mulighed for interesserede i at deltage i en kort rundflyvnig, og min far fik det ordnet således, at både min søster og jeg kunne komme med. Vi fik så et sæde til fælles brug, hvor Mette sad på skødet af mig. Ved siden af os sad en engelsk soldat, som også skulle have en tur. Vi var vel i alt 8 - 10 mennesker, som ved den lejlighed fik en tur på vel 15 - 20 minutter ud over den sydlige del af Amager. Englænderen fortalte os, at vi skulle passe på, så vi ikke stødte hagen mod forsædets metalkant, når vi landede. Det forstod jeg naturligvis ikke, fordi han talte engelsk, men på en eller anden måde blev jeg klar over, at det var det han mente. Der har nok været tale om fingersprog. Det var en stor oplevelse for os begge to, så da vi kom ned i god behold, skyndte vi os hjem for at prale af vores eventyr over for vores mor. Hun havde ikke anet noget om vores fars initiativ!

Det forhold, at vi boede så tæt ved lufthavnen, bevirkede, at jeg let kunne få tilfredsstillet min interesse for flyvemaskiner og flyvning. Jeg gik derfor ofte over på tilskuerpladsen ved den gamle administrationsbygning for at se, hvad der nu foregik, og for først og fremmest at nyde synet af de

forskellige flyvemaskiner. I denne første tid var det fly som Fokker XII, Junkers 52 og DC3, man så mest til. Min far viste mig også en del af lufthavnen, dels radioafdelingen, hvor han selv havde sit arbejde, dels flyveledelsen med tårnet, hvor flyvelederne sad og havde kontrol med lufttrafikken. Her så jeg de ansatte sidde og tale med flyene i forbindelse med deres start eller landing. Jeg fik også lejlighed til at komme med rundt på lufthavnens område med radiotjenestens Ford Prefect. Det var en model med kaleche fra umiddelbart før krigen, som modstandsbevægelsen benyttede umiddelbart efter befrielsen, men som kort tid efter blev tilbageleveret til radiotjenesten. Disse ture med Prefecten fandt sted i forbindelse med kontrolbesøg, som min far skulle aflægge ved forskellige tekniske installationer som f.eks. Båken, 900 meteren eller Glidepath'en. Det var altsammen meget spændende, fordi man derved fik lejlighed til at komme rundt på et område, som var lukket for almindelig trafik.

I den følgende tid havde jeg mulighed for at følge med i udviklingen inden for flyvningen - især civilflyvningen. Ret hurtigt efter krigen blev det almindeligt at se andre og nyere flyvemaskiner i Kastrup Lufthavn. Her kom således f.eks. den store DC4 eller Skymasteren. Det var et 4 motoret fly, som i 1946 blev indsat på det nydannede SAS rutenet, først og fremmest på ruten til New York. En sådan tur varede dengang omkring 20 timer. Min onkel Hans og hans familie fløj med en sådan DC4 til Canada, da de emigrerede dertil i 1947. De kom dengang ud til os i bolig E for at tage afsted tidligt en aften, men det blev meget sent - vist hen på natten - før de rent faktisk kunne komme afsted.

Senere kom der nyere modeller af fly på markedet og på besøg i Kastrup. Jeg fik således set flyvemaskiner som de amerikanske Lockeed Constellation, DC6, DC6B, DC7C, det engelske Vickers Viking, det svenske Saab Scania, de russiske Il 12 og 14 og det engelske Vickers Viscount.

Erik i DR's serie Krøniken rejser til USA i 1950 og hjemtager med stor begejstring et helt nyt medie: fjernsynet.
Hvordan oplevede Erik mon flyveturen?
Var den som beskrevet i....

Føl Dem som en konge...

Et praktisk studium over reklame og virkelighed.
Af Leif B. Hendil

SAS har en fiks, lille tryksag, hvorpå hver passager på de lange ruter får anvist sin faste plads i kabinen. Det er altså en slags gratis pladsbillet. På forsiden ser man en veltilpas gentleman i hermelinskåbe og med kongekrone på hovedet. Han sidder mageligt tilbagelænet i en af ruteflyvemaskinens komfortable lænestole. Han ligefrem stråler af velvære, og tegningen svarer nøje til teksten: "Feel like a king!" -: "Føl Dem som en konge!".

Sådan markedsførte man de første flyveture.

Både tekst og tegning er sandfærdig, for det er sandhed, at den komfort og service, som en luftrejse bygger på, virkelig er kongelig.

Det begynder fra det øjeblik, man stiger op ad trappen til kabinen og modtages af den jourhavende skønhedsdronning, en fiks, veluddannet, og sprogkyndig og usandsynlig hurtig og hjælpsom stewardesse, der hjælper en af med hat og overtøj. Frakken kommer pænt på bøjle og er i forvejen blevet forsynet med en lille navneseddel, så man let og hurtigt kan få den igen under ophold i lufthavne, hvor vejret kræver overtøj.

Så vises hs. majestæt fly-

vepassageren hen til sit kongelige sæde, hvor han kan have sin mappe og anden småbagage, f.eks. lufttasken, som han vil have adgang til undervejs. Sin flyvebillet, sit pas og anden legitimation eller sundhedsattesterne, der kræves i adskillige fjerne lande, har enhver passager naturligvis på sig, men det er også praktisk at have toiletgrejer og nattøj hos sig i kabinen, hvis der skulle blive tale om overnatning undervejs, uden at man kan komme til den store bagage, der er gemt i maskinens bagagerum. Toiletgrejer er det jo i det hele taget altid rart at have ved hånden, selvom der i maskinens toilet både er sæbe, håndklæde og elektrisk barbermaskine, ja endog barbersprit og mundvand og for damerne endnu flere toiletgenstande - men desuden bør man ved længere flyverejser altid have et par lette morgensko i håndbagagen. Det er en stor behagelighed at få det sædvanlige fodtøj af, når man skal sidde op i længere tid. Jakke og vest kan man få hængt op på en bøjle ved sin plads, når natten nærmer sig. En stor, hvid hovedpude og et varmt, uldent tæppe er der til hver - flip og slips aflægger de fleste i nattetimerne - og så er man iøvrigt selv herre over, hvor horisontalt man vil placere sig. Lænestolen reguleres ved hjælp af en lille knap i det ene armlæn, mens det andet kun rummer et askebæger.

For selvfølgelig kan man ryge i en moderne ruteflyvemaskine. Nogle luftfartsselskaber er ikke stemte for, at der ryges cigar, fordi afkølet cigarrøg faktisk generer mange ikke-rygere mere end cigaretrøg, men til gængæld ikke alene tillader man cigaretrygning: man **byder** passagererne cigaretter, så snart man er kommet til vejrs. Lige ved start og landing er der rygeforbud, det bekendtgøres på et lysskilt sammen med anmodning om, at man binder det lille "mavebælte", der sidder ved siderne af hver lænestol. Både rygeforbudet og sikkerhedsbæltet er foranstaltninger, der i almindelighed slet ikke er nødvendige, men man fastholder dem for at udelukke enhver risiko, hvis maskinen skulle bumpe lidt eller få en smule benzindamp ind i kabinen. Oppe i højden kan man ryge overalt, undtagen på toilettet, og der er efterhånden maskintyper, som har afdelinger både for rygere og ikke-rygere.

Er luftrejsen så begyndt, nyder man godt af en service, der virkelig er kongelig. Den er lidt forskellig hos de forskellige luftfart-

selskaber og afpasset efter luftrejsernes længde. Franskmændene exellerer naturligt i vine og champagne, hollænderne kommer med deres chokolade og genever, sydpå møder man alle sydens herlige frugter, mens S.A.S. har vundet verdensry ved sit fine køkken, sit øl og sin snaps.

Da jeg fornylig med S.A.S.'s sydamerikarute var på vej til Frankfurt, noterede jeg mig frokostbakkens indhold: Til brød og smør var der en kold anretning med den herligste, røde roastbeef, et kyllingebryst, et par skiver stegt svinekam, hertil grøn salat og hakkede æbler, seleri og nødder i flødemayonaise, - videre: røget ål, kogt æg, leverpostej med surt, tomat, to slags ost, øl, 1 snaps, kaffe med friskbagt wienerbrød. I et lille papbæger stod der videre på bakken nogle Chesterfield cigaretter. Det hele var så nydeligt serveret på en individuel bakke til hver passager, så velsmagende og lækkert, at ingen konge kan få det bedre.

Middagen er af samme høje kvalitet. Foruden får man cocktails, aperitifs eller sherry, så to retter mad med dessert og øl eller vin efter frit valg. Fortræffelig suppe, der virkelig smager af noget, kødretten afpasset efter klima og temperatur og altid med mange grøntsager og salat ... Vist er det teknikere og flyvere, organisatorer og mange led i den udstrakte jord- og luftorganisation, der tilsammen giver et luftfartselskab dets trafikale standard, men glem ikke de dygtige folk i køkkenerne. De sætter prikken over i'et og det sættes lige præcis på plads af pursere og stewardesser, for det er i virkeligheden et kæmpeslid at servere et stort, kompliceret måltid for et halvthundrede flyvepassagerer. Jeg har af og til kikket ud i det elektriske køkken, når de 50 var blevet mættede. Det lignede et sommerhuskøkken, efter at man har haft rykind af 50 gæster, hvor man egentig kun er baseret på at klare en daglig husholdning for 6. Men forbavsende hurtigt har alt fundet sin plads igen. Service i luften er sat i system, så det batter noget.

Man savner ikke læsning, og foruden små opmærksomheder som lidt frugt, chokolade eller en whisky-soda, der stikkes imellem, får man jævnlig interssant orientering dels ved små, skriftlige kommuniquéer fra førerkabinen, dels ved mundtlige meddelelser gennem højtaleren... "Om tyve minutter vil vi være i Frankfurt. Da det er lidt usigtbart vejr, og der er 4 andre

Jo, der var minsandten sovekabiner på de første flyveruter, og passagererne fik deres morgenmad serveret på sengen - Det var vel tider...!

maskiner før os, som skal ned, skal vi flyve i den og den højde i ca. 40 minutter, før vi kommer til at lande"... Eller straks efter starten: "Vi har nu ca. 3 timer 50 minutters flyvetid til Lissabon. Vor flyvehøjde bliver 14.000 fod, lig 3.200 meter. Vor rute går over Lyon-Bordeaux-Bilbao. Vejret vil meget snart blive fint, og det er klart, skønt vejr i Lissabon, når vi ankommer".... Eller man får at vide, at om 5 minutter vil den eller den ø, by, flod eller andet være at se til venstre. Og alle disse oplysninger gives til enhver tid på de sprog, der forstås. Kommer man til Sydamerika, får man dem foruden på et nordisk sprog, engelsk, tysk og fransk på spansk og portugisisk. Alle nationer skal føle sig hjemme og velbehandlede, når de bruger vort mest moderne trafikmiddel!

Og det er virkelig en udgave af de forenede nationer, man møder,

når man tager sig for at se på, hvem man egentlig er i kabine med. Jeg undersøgte spørgsmålet fornylig, da jeg var på vej med SAS fra Dakar i fransk Vestafrika til Recife i Brasilien, 3.200 km over Sydatlantens åbne hav, i en DC-6'er. Vi var 41, nemlig: 2 svenskere, 11 tyskere, 3 brasilianere, 1 belgier, 1 østriger, 7 italienere, 3 chilensere, 1 franskmand, 3 schweizere, 1 fra Lichtenstein, 1 ungarer, 5 argentinere, 1 spanier og 1 dansker.

Når dertil kommer, at Norge selvfølgelig også var repræsenteret, foruden Danmark og Sverige, i den 8 mands besætning, var vi altså 15 nationer repræsenterede imellem 49 mennesker, og sådan er luftfart. International i sit væsen og virke, i sit mandskab som i sit publikum.

Det var også interessant at se hvilke erhverv, de 41 passagerer repræsenterede. Der var både præster, diplomater, læger bankfolk, jurister, industri- og forretningsfolk samt en pressemand udover de mere turistmæssigt rejsende.

Da ruteflyvningen begyndte i Danmark, blev man på turen udstyret med lange, pelsforede skindstøvler, en vældig varm vams og flyvehjælme med automobilbriller. Man lignede en nordpolsfarer, når man entrede op bag flyveren i den åbne maskines to-tre passagerhuller. Siden gik det gradvis fremad. Ørevattet holdt sig længe, - nu er der højst lidt tyggegumme tilbage for dem, der ved synkebevægelser udgår gene i ørerne - men ellers flyver man i dag i nøjagtigt det tøj, man har lyst til, man behøver hverken at klæde sig varmere eller tyndere på, end det er praktisk af hensyn til ens bestemmelsessted, for i kabinen er der altid den rigtige temperatur, og iøvrigt er man selv herre over ventilationen. Over hver plads er der ikke alene en læselampe til personlig brug, men også en ventilationsknap, der kan reguleres efter hver enkelts ønske. Det er, kort sagt, i dag en ublandet nydelse at flyve. Man kommer ikke alene hurtigt og sikkert frem, men også behageligt. Man kan simpelthen ikke rejse mere **kongeligt** i alle retninger.

Maden ombord var som beskrevet ovenfor af så høj kvalitet, at konkurrerende selskaber stævnede SAS. Det blev kaldt for "Smørrebrødskrigen". Udfaldet af retssagen blev, at SAS gerne måtte servere et højt belagt stykke smørrebrød, når blot et lille stykke af brødet kunne skimtes.

Gunnar Nu Hansen interviewer luftkaptajn Povl Jensen efter den første regulære ruteflyvning over Nordpolen i 1952.

I dag går komfort i flyene mere i retning af discount.

Flyvning via Nordpolen

I 1952 blev der skrevet flyhistorie, da den første egentlige passagermaskine "Arild Viking" fløj via Grønland til USA. Den 9450 kilometer lange distance mellem Los Angeles og Københavns Lufthavn blev gennemført med en samlet flyvetid på 24 timer og 8 minutter. Mellemlandinger fandt sted i Edmonton i Canada og i Thule.

Intet flyselskab havde tidligere turdet overflyve de store øde isområder, det var for risikikabelt.

Derfor fik denne begivenhed en enorm presseomtale verden over. Kaptajn Povl Jensen og hans besætning blev hyldet af tusinder, da flyet landede sikkert i Kastrup Lufthavn.

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til:

Lokalhistorisk Samling
Kamillevej 10
2770 Kastrup
Tlf. 32 46 05 45

www.bibliotek.taarnby.dk
Klik på **Lokalhistorisk Samling**

Vi har publikumsmaskine med adgang til internettet og mange slægtsforskerlinks.

Åbningstider:

Mandag	16.00 - 20.00
Tirsdag	12.00 - 16.00
Fredag	12.00 - 15.00

Lokalhistorisk Samling har desuden udstillinger på:

Kastrupgårdssamlingen

"Midt på Amager"

&

"KASTRUP GLAS"

Åbent Tirsdag til søndag
14.00-17.00
Onsdag tillige
14.00-20.00

Plyssen
Amager Strandvej 350:

Permanente og skiftende udstillinger

Åbent Lørdag og søndag
13.00-16.00