



Transskription af:

Den yderste grænse

14:2 Charles Lindbergh: Første non-stop flyvning over Atlanten

Vært og tilrettelægger: Bjørn Harvig

Medvirkende: Jens Plough, har gennem mere end 35 år været pilot i Grønland og er ansat ved Air Greenland. Jens og hans familie ejer privat et jagerfly, verdens største enmotors dobbeltdækker, som de kalder "en flyvende campingvogn", og flere andre besynderlige fly, det står i deres hangar i H.C. Andersen Airport ved Odense. Og så har Jens en stor viden om flyvningens historie herunder dagens hovedperson, Charles Lindbergh.

Redaktør: Troels Donnerborg og Rikke Caroline Carlsen

Bjørn Harvig: Hej med jer. I har måske hørt det, men jeg tillader mig lige at sige det igen. Vi udkommer med en ny bog om Den yderste grænse, og i den forbindelse har vi fået lov til at lave et kæmpestort liveshow på Nationalmuseet den 5. September. Jeg siger, at det bliver vildt. Vi laver et stort show lige der, hvor netop de ting fra de allerstørste opdagelsesrejser er havnet, på Nationalmuseet. Nikolaj Kirk har sagt ja til at komme, og måske tager han nogle spændende ting med vi kan smage på, Thure Lindhardt fortæller om Into the Wild og længslen efter ødemarken, Simone Aaberg Kærn vil fortælle om glemte kvinder med luft under vingerne, og Helle Løvevild Golman vil fortælle, hvordan man kan camouflerer sig, når man skal tage billeder af sjældne dyr. Og så skal vi høre om Søren Smidts tur til toppen af Everest. Og så bliver det hele krydret med jazzmusik og nogle af museets allermest spændende folk, der vil komme med overraskelser, de normalt ikke viser frem. Jeg håber I har tid og lyst til at komme. I kan allerede nu finde billetten inde på både Nationalmuseet og Vores Tids Facebookside. Skynd jer ind og køb inden billetterne er væk.

Intro: Du lytter til en podcast fra Nationalmuseets mediehus Vores tid.

Jens Plough: Jeg forestiller mig, at scenen har været cirka sådan her den 20. Maj 1927, en tidlig morgen ved halv otte tiden på Roosevelt Air Field, Long Island, New York, hvor et fly nu starter og prøver at komme mod Paris. Flyet er meget tungt lastet og har aldrig været så tungt før under de tidligere flyvninger. Det har været regn, og det er mudret, og piloten har lovet at afbryde, hvis ikke han er i luften halvvejs ned ad banen og nede ved enden af banen er der en højspændingsledning, som han skal passere. Mit gæt er, at halvdelen af de, der står her og kigger på, ja halvdelen tænker nok på og måske næsten håber på, at han crasher for spændingens skyld. Og andre håber selvfølgelig, at han kommer af sted og bliver den første, der flyver over Atlanten. Men det er

mudret, det har været vådt, og hjulene vil uden tvivl trykke sig ned i mudderet. Så det er spændende om rotoren og vingerne er i stand til at få den i luften. Og piloten har ikke sovet det sidste døgn, så det er yderst spændende, om han kommer i luften over højspænding.

Intro: I dag skal vi ud på verdens første soloflyvning over Atlanten fra New York til Paris. Charles Lindbergs verdensberømte bedrift må siges at være en af de allermest ikoniske i det 20. århundrede. Hele USA fulgte med og holdt vejret, da han lettede den 20. Maj 1927, og da han sensationelt landede i Paris 33 timer senere. Der forsøgte 150.000 ellevilde folk at få et glimt af Lucky Lindy, som han blev kaldt. Hjemme igen deltog mere end 4 millioner i New York i sejrsparaden gennem byen, og Lindbergh blev betragtet som USA's mest populære mand. Men hvad lå forud? Og hvor tæt var Lindbergh på at blive overhalet af andre eventyrlystne unge mænd? Du lytter til den yderste grænse. Jeg hedder Bjørn Harvig, og vi er i gang med sæsonen om de eventyr, der gjorde det, som ingen andre troede var muligt. Og dagens afsnit burde vi jo have lavet for længe siden. Men dagens kilde bor i Grønland, og det er først nu, at jeg har fået fat i kraven på ham. Velkommen Jens Plough.

Jens Plough: Tak for det.

Bjørn Harvig: Og hvor er det godt at se dig. Jeg har jo haft fornøjelsen af at flyve med dig op i Grønland og også besøgt dig og din kone Bente i Nuuk. Og nu ses vi her på museet. Hvor er det godt jeg har fået fat i dig.

Jens Plough: Skønt.

Bjørn Harvig: Jens, du har igennem 35 år været pilot i Grønland, både fløjet helikopter og fly, og i dag flyver du for Air Greenland. Jeg kender dig som en fabelagtig storyteller, og den historie jeg nok husker allerbedst, er, da du engang stjal en helikopter for at tage den med ud til en spektakulær redningsaktion, da du over radioen hørte et mayday fra et fly, der forsøgte at lande på en gletsjer. Du og din familie ejer privat et jagerfly, verdens største en-motorers dobbeltdækker, som I har anvendt som en flyvende campingvogn, og flere andre besynderlige fly, der står i jeres hangar i H.C. Andersen Airport ved Odense. Og så har du en stor viden om flyvningens historie, herunder også om dagens hovedperson Charles Lindbergh. Jens, hvor starter vi i dag?

Jens Plough: Vi starter på Roosevelt Air Field på Long Island, New York, hvor spændningen har kørt gennem lang tid, efter at der har været udsat en konkurrence og en pris for at være den første til at flyve over Atlanten fra enten øst eller vest.

Bjørn Harvig: Hvad er det for en, du siger, der er en dusør, der er blevet udlovet? Hvad handler det om?

Jens Plough: Flyvningen startede jo i 1903, og her ca. 24 år senere var man interesseret i at prøve at binde øst og vest sammen hen over Atlanten, da de ville kunne nå hurtigere end skibene.

Og nogen vil jo gerne prøve det af, om det kunne lade sig gøre, vel vidende at flyenes performance, som man siger på engelsk, ville være et problem, da distancen er cirka 6000 kilometer langs det man kalder en storcirkel, som er den korteste distance, når man tager en snor på en globus.

Bjørn Harvig: Det er en rigmand, hvem der udlover, så vidt jeg husker 25.000 dollars til den, der kan klare den bedrift. Det må jo være et gigantisk beløb i 1920'erne.

Jens Plough: Det var et rigtig stort beløb, og det var også nødvendigt for at få folk til at gøre det, da det jo selvfølgelig ville indebære en rigtig stor risiko. Man vidste jo, at materialet, selv om man tænkte, at materialet på det tidspunkt var så veludviklet, at det kunne lade sig gøre, motorer og lignende. Men man vidste, at der kunne være en stor sandsynlighed for, at man aldrig så folk længere. Det var et race om at være den første, og der var så forretningsfolk i Sankt Louis, som støttede Charles Lindberg og ville gerne gøre noget for at få deres by frem og vise, at det var en moderne by, der fokuserede på nye ting såsom flyvning. Der var mange flyveinteresserede, og Charles havde lært nogle af de her mennesker at flyve, og derfor var de interesseret i at støtte ham. Han var jo postflyver i mange mange år. En ung fyr på 25 år, som lå og fløj post flyvning, hvilket var det mest farlige job på det tidspunkt i USA. I 1925 var der 40 post flyvere, men de 31 omkom.

Bjørn Harvig: Nej, nej, nej.

Jens Plough: Jo, og Charles Lindbergh måtte også flere gange hoppe ud fra sit fly der, da det ikke fungerede længere og simpelthen redde sig selv med faldskærm. Alt i alt var det fire gange, at han reddede sig ud af et fly med faldskærm, og alligevel fortsatte han. Hans drømme med hensyn til flyvning.

Bjørn Harvig: Det kunne man sikkert snakke længe om, hvad det så egentlig betød. Han har eddermame snuden i sporet. Eller, han er virkelig en hård type.

Jens Plough: Han har været dedikeret og fokuseret på hans drøm, som så også gik hen og blev at forbinde verden, og gøre verden mindre ved hjælp af flyvninger. Ikke bare flyve post, men simpelthen begynde at kunne, måske, flytte mennesker mellem kontinenter og verdensdelene.

Bjørn Harvig: Han hører jo som mange andre om den her historie, at den store dusør bliver udlovet til den, der nu kan krydse Atlanten som det første. Så skrev han et brev til sin mor og siger: "Jeg tager mod New York for at finde en flyvemaskine."

Jens Plough: Han har hørt om et fly oppe i New York, der var til salg og tog op for at tale med dem. Og flyet kunne godt købes, men de ville ikke godkende, at han købte flyet, da de hørte, at det var ham selv, der ville flyve den. Dengang fokuserede man kun på de berømte piloter, hvoraf mange jo kom fra Første Verdenskrigs tid. Så da de hørte om den 25-årige post og skulle flyve

maskinen år mod Europa, så kunne han ikke få lov at købe den alligevel. Så han drog tilbage til hvor han kom fra, og måtte så sige til sine investorer, at det lykkedes ikke, men de var 100 % bag Lars Lindberg, og så fortsatte man med at finde et fly, og denne er så også med, at de finder et.

Bjørn Harvig: Og hvad er det for et fly? Skal vi snakke lidt om det. Der sidder måske også nogle lyttere, der synes, at det er spændende.

Jens Plough: Det er en producent af fly, som hedder Ryan, og det er med en luftkølet stjernemotor og det der hedder et monoplane altså med én vinge. Men han er med til at konstruere flyet og beregne hvor meget kan vi løfte ud fra vingens form? Vingens størrelse og selvfølgelig motorens størrelse. Man kunne jo ikke bare have en motor, som brugte alverdens benzin, fordi den havde mange kræfter, for så løber man tør, inden man har krydset Atlanten. Så man var nødt til at få effektiviteten til at passe med motorstørrelse og fly størrelse og mængden af benzin selvfølgelig. Og det var en af hans største bekymringer der var, om han kunne nå at komme derover inden han løb tør.

Bjørn Harvig: Så vidt jeg forstår, så mange af de andre, der nu deltager i denne her konkurrence om at komme ud og forsøge at krydse Atlanten først, de vælger nogle helt andre fly, end han gør.

Jens Plough: Ja, de fleste af de tænkte, at stor større er bedst. Flere motorer og jo mere brændstof kan man have med. Men samtidig var der mange, der vidste, at det er et problem, hvis en motor stopper, så vil de sidste to faktisk ikke kunne trække flyet. Så Charles Lindbergs idé var, hvorfor ikke bare nøjes med en? Og han stolede på materialet, og så skar han alt unødvendige vægt fra, således han faktisk sad på en havestol inde i sit fly. Og der var nærmest ingenting andet end brændstof i den der flyvemaskine. 1700 liter.

Bjørn Harvig: De andre hold... Der er de to?

Jens Plough: Der er et hold fra Frankrig, som prøver. Der er nogle fra fra USA, der også prøver, men de fleste ender op med at crashe i testflyvninger. De to herrer fra Frankrig. De starter faktisk ud før Charles Lindberg er klar og kommer i luften og drøner af sted mod vest og i Frankrig, der fejrer man, at de er faktisk kommet frem. Man tror på det. Og selv Charles Lindberg troede på det og så sig slået. Og hans tanke var ellers, at jeg gennemfører kun som den første, hvis de andre fejler. Og da man så forventer, at nu skal de til at lande i USA, ja så dukker de simpelthen ikke op. Og de forsvinder og har aldrig været set siden.

Bjørn Harvig: Ja, det er de to franskmænd Nungesser and Coli. Man aner ikke, hvor de er blevet af.

Jens Plough: De forsvinder bare. Måske i Atlanten eller hvor det måtte være. Var det på landet, var det jo sandsynligvis nok nu være blevet fundet. Men det må antages at være Atlanterhavet.

Bjørn Harvig: Jeg elsker det her med at historie i Den yderste grænse jo hænger sammen på kryds og tværs. Og det er jo Bird, manden, der i hvert fald påstår, at han er den første, der har nået både Nordpolen og senere Sydpolen i en flyvemaskine. Han er også med i det her race, og han stikker også afsted før Lindbergh, og han crasher også, men overlever.

Jens Plough: Han crasher og overlever og ender faktisk med at komme den morgen, hvor Charles Lindberg tager af sted den 20. maj om morgenen ved 07 ca. 45 tiden. Der kommer han og ønsker ham alt mulig godt på turen. Der hvor Charles Lindberg stiger om bord i flyet og tager afsted.

Bjørn Harvig: Men sikke nogle gentlemen. Man er konkurrenter, og så kommer man alligevel frem og ønsker hinanden god rejse og held og lykke.

Jens Plough: Ja, der var selvfølgelig et raise om at blive den første, og for Charles Lindbergs vedkommende blev han faktisk også ulykkelig og ked af det, da han hørte, at de to franskmænd var forsvundet. Så det var gentleman race, selvom der var mange ting, der var involveret i det. Selvfølgelig både penge og omdømme og alt muligt. Men alligevel, ja, meget stor gentleman.

Bjørn Harvig: Nu begynder nogle af de andre, nogle af konkurrenterne, at styrte ned og forsvinde og mislykkes. Så for kort tid siden, så tænkte Lindberg, det bliver ikke mig, det bliver kun mig, hvis de andre mislykkes. Men nu peger pilen måske alligevel på ham. Altså, nu begynder han selv at tro på det. Hvad, hvad tænker han, han skal have med sig? Fordi så vidt jeg husker, så skærer han utrolig mange ting fra. Blandt andet en makker i flyveren.

Jens Plough: De andre var jo to piloter, hvor han var så besluttet på, at en ekstra pilot ville koste for meget vægt i forhold til brændstof. Så han vælger at gøre det alene, selv om han er klar over, at han skal holde sig vågen i de her 6000 kilometers flyvning. Så det var hans beslutning velvidende, at det kunne også blive et stort problem, at han faldt i søvn ude i Atlanterhavet.

Bjørn Harvig: Han har et par liter vand med og en madpakke. Ingen faldskærm.

Jens Plough: Ingen faldskærm. Der besluttede også, at han vil hellere have mere brændstof vægt.

Bjørn Harvig: Det er alligevel mange gange en faldskærm har reddet livet på ham. Hvorfor har han ikke en med?

Jens Plough: Jeg tror, han har været indstillet på, at det her er det altså... Enten lykkes det, eller også lykkes det ikke. Og ude i Atlanterhavet... At hoppe ud med en faldskærm hjælper ikke rigtig noget, da man så ender nede i havet. Og hvordan skulle man finde vedkommende alligevel, så man er klar over, at det her er simpelthen, det er enten eller.

Bjørn Harvig: Kort tid inden han tager afsted, så siger han jo, et liv uden risiko er ikke et liv, der er værd at leve.

Jens Plough: Det var et af hans hans citater. Og det var jo fint, at man sagde det dengang. Det var jo... dengang beundrede man folk, der havde den form for mod og til at springe ud i tingene og være med til at skubbe grænserne ud til de yderste.

Bjørn Harvig: Ja, det må man sige. Han var vel også, lige inden han tager af sted en som pressen også begyndte at skrive om? Jeg synes, at han var, han var måske kendt som den her lidt flotte unge fyr.

Jens Plough: Ja, da man fandt ud af, at det måske blev ham. Han gik jo fra at være én, man slet ikke kiggede på, ikke fokuserede på 25 år fløj post, og da vi når hen til at nu kunne det faktisk blive ham. Så opdagede man jo, han var lige så flot som alle Hollywoodstjernerne og det lod selvfølgelig udmønte i alle de ting, der opstod i pressen. Og så blev det så lige pludselig meget fokus på Charles Lindberg. Så blev det til sidst alles kæledække på, at det her skulle bare lykkes.

Kvinde_lydklip: I think every woman in America fell in love with him a little bit. I think most girls did have crushes on Lindbergh.

Bjørn Harvig: Halvdelen af USA sidder og lytter med på radioen om morgenen den 20. maj, for nu er vejret blevet bedre. Det har regnet et par dage.

Jens Plough: Han sender nogle folk ud for at se på vejret om morgenen tidligt, og de løber så tilbage til hans soveværelse, vækkede ham og sagde, at det er klaret op. Det var beskeden, de havde fået. De skulle vække ham.

Bjørn Harvig: Og flyvemaskinen, the Spirit of St. Louis, som den jo hed, drager af sted. Skal vi ikke komme tilbage til den startscene, som du så malerisk startede med? De små tynde hjul i mudderet, hundreder, hvis ikke tusindvis af mennesker står og venter på, at han letter. Tror du vitterligt, at folk også var dukket op, fordi de måske tænkte det kan være, at han crasher?

Jens Plough: Ja, fordi det havde været så meget snak om, at det her fly ville ikke være i stand til at lette med den vægt og den motor og vingerne var ikke voldsomt store, så der var rigtig, rigtig mange, der tænkte, at det kommer ikke til at lykkes. Og så var det jo spændende, om man skulle opleve et crash i forsøget på at komme ud i Europa.

Bjørn Harvig: Jens, jeg har taget en bog med. Det er Lindbergs selvbiografi: 'Vi, min flyvemaskine og jeg', og der er jo selvfølgelig også et kapitel, som bare hedder New York-Paris. Lindberg skriver: "Omtrent klokken 7.40 satte jeg motoren i gang, og kl. 7:52 startede min flyvning til Paris.

Pladsen var lidt opblødt efter natteregnen og den tungt lastede maskine var længe om at få fart på. Imidlertid var det mig klart dengang jeg havde tilbagelagt halvdelen af startbanen, at jeg ville komme fri af forhindringerne for enden af pladsen. Jeg klarede en traktor med ca. 5 meter og en telefon tråd i 6 meters højde og med god flyve fart". Han er 5 meter fra at flyve ind i en traktor?

Jens Plough: Ja, det er fantastisk at han klarede det.

Bjørn Harvig: Og ved I hvad så hvad der sker undervejs? For jeg sidder og tænker, hvordan i alverden navigerer han?

Jens Plough: Han havde stort set ingen instrumenter, udover et kompas. Det var skåret ned til det absolut mindste. Han havde ikke engang en brændstovfiser, der viste, hvor meget brændstof der var tilbage i flyet, for det ville sådan set være irrelevant, når først han var kommet af sted. Han regnede jo med at komme til Irland, i hvert fald før, at det blev kritisk problem med brændstoffet. Dengang vidste man jo ikke så meget om vejrudsigter, som man gør i dag. Man havde ikke nær de samme data, men man havde trods alt nogle nogle folk, nogle meteorologer, der kunne prøve at give et godt bud på, hvornår det var en god idé at tage afsted.

Bjørn Harvig: Og så spørger jeg dumt. Han kan simpelthen fylde benzin på indefra. Eller hvordan han kan tanke selv.

Jens Plough: Der var flere tanke i flyet og undervejs, så når han brugte brændstof fra forskellige af de her tanke, så skulle det gøres på en bestemt måde, så flyets balance forblev intakt, så flyet ville flyve ordentligt. Og der kan man godt gøre sådan, at flyet kommer op på højere fart, hvis bare balancen er rigtig.

Bjørn Harvig: Og hvad gør han med at holde sig selv vågen?

Jens Plough: Jamen, der var ikke andet at gøre end at stikke hovedet ud af vinduet. Der var ikke noget glas i, så han stak hovedet ud af vinduet for at få noget koldt vind. Og det siges også, at han var helt nede, hvor han kunne mærke skumsprøjt fra havet af. Og det var såmænd bare for at kunne holde sig vågen, og det blev også kritisk med søvnen. Det skriver han også i sin bog.

Bjørn Harvig: Og den flyvemaskine kan ikke selv styre, altså?

Jens Plough: Den var så ustabil, at den skulle styres konstant, men det kan faktisk også være med til at holde ham vågen, fordi så skulle han jo hele tiden styre og agere og holde øje med kompas, og han skulle pumpe brændstof og gøre ved, for hvis flyet fløj sig selv, så havde det været en endnu større fare for at falde i søvn. Så han holdt sig aktiv på den måde. Men på et tidspunkt stopper motoren faktisk, fordi han ikke har holdt helt øje med, at en af brændstofftanken

nu var gået tør. Han får skiftet, så den suger af en anden tank, og motoren starter fint igen. Men ude i Atlanterhavet får han faktisk motorstop, som det hedder.

Bjørn Harvig: Shit mand

Jens Plough: Så vågner man i hvert fald.

mænd synger: [sang].

Bjørn Harvig: Jeg tænker, at vi måske er ved at komme hen over vandet og kommer til Europas kyst, og så vil jeg tage fat i Lindbergs bog igen, fordi der har han jo, synes jeg jo, en fantastisk og også lidt mærkelig historie. Det må du se, hvad du synes om den. Lindberg skriver: "Det første tegn på, at jeg nærmede mig Europas kyst, var en lille fiskerbåd, som jeg først fik øje på, da der var nogle få kilometer foran mig i sydlig retning. Med få kilometers afstand lå der smågrupper af sådanne fiskerbåde. Jeg fløj hen over den første af disse både uden at kunne opdage noget som helst livstegn om bord. Men da kredsede hen over den næste båd, så jeg en mand kigge ud af kahyt vinduet. Jeg har før ført kortere samtaler med folk på landjorden ved at flyve ganske lavt med neddroplet motor, råbt et spørgsmål og fået svar ved et eller andet signal. Da jeg nu så denne fisker kigge ud af kahytvinduet, besluttede jeg at få ham til at pege i retning af land for bedre at kunne orientere mig. Men straks efter gik det op for mig, at dette dog vistnok var spildt ulejlighed. Manden kunne sandsynligvis hverken tale eller forstå engelsk, og selv om han kunne, ville han sikkert blive alt for forbavset til at svare mig. Jeg kredsede nu alligevel ned så lavt som jeg kunne, og i det jeg næsten stoppede motoren. Da maskinen passerede hen over båden i få meters højde, råbte jeg 'I hvilken retning ligger Irland?!'. Selvfølgelig fik jeg intet svar, og jeg fortsatte min kurs". Kan han bare rulle vinduet ned og så lige råbe goddag goddag?

Jens Plough: Han fløj jo ikke ret hurtigt. Hans fly fløj ikke hurtigere end hvad en helikopter flyver i dag, så det kunne han. Og hvorvidt ham nede på båden bare har været fuldstændig forbavset over at se det eller ikke kunne høre ham. Det ved vi jo ikke.

Nyhedsudsendelse: Dublin calling. The American flyer 'Lindbergh' passed over Dingle Bay on the Irish coast at a low altitude 1:30 this afternoon.

Bjørn Harvig: Han kommer så ind over Irland og er nu kommet til Europa. Han skriver i bogen her, at han jo kort efter formentlig har set mere af Europa end mange af de her europæere. Og så kommer han jo til til Frankrig, ser Eiffeltårnet.

Jens Plough: Han kommer ind og ser jo, som du siger, Eiffeltårnet i aftenlyset ved 22 tiden og skal så finde en et egnet sted og selv flyet ned på Le Bourget lufthavn ved Paris. Og da han kommer hen over pladsen, kan han jo se, at der er ufattelig mange mennesker, vi taler 100.000 mennesker, som har samlet sig. Man har jo med spænding fulgt med i Frankrig, om det kom til at lykkes. Hele verden sad og lyttede med på radioerne for at finde ud af, hvad der kom til at ske. Og

da man hører, at han passerer Irland, så er man klar over, at nu lykkes det nok, og så begynder Paris at stime mod Le Bourget lufthavn, og der bliver totalt trafikchaos, når han skal lande, kan han ikke lande, hvor han har tænkt sig, så han finder et hjørne af Le Bourget lufthavn og får den sat ned der, og taxaer så tilbage og ser den her menneskemængde, der strømmer hen mod flyet, inklusive politi og militær, der var sat ind for at hjælpe og beskytte ham. De vælger også at storme. Det er frit løb for alle. Og til sidst, ja, så besluttede han simpelthen, at han må jo standse motoren, for han er ikke i stand til at forklare folk, at de skal holde sig væk. Og han har tidligere set folk, der løb ind i en propel, der kører rundt, for man kan jo ikke se sådan en propel. Det er jo derfor, man maler dem i forskellige farver. Så han har set folk løbe ind i propeller, og han standser simpelthen motoren, tager tændingen fra og så slukker motoren og derfra ja så tager man simpelthen nærmest fat i Charles Lindbergh og slæber ham af sted og... for at prøver at rive noget tøj af ham og vil have en stump af historiens vingesus.

Nyhedsudsendelse: This is Lowell Thomas in New York. He made it. Charles A. Lindbergh. Lucky Lindy, as they call him, landed at Le Bourget Airport, Paris, at 5:24 this afternoon.

Bjørn Harvig: Han har fløjet i 33 timer.

Jens Plough: 33 timer, han er total udmattet og... men der bliver ikke taget noget hensyn her, så han bliver bare taget ud af flyveren, og så bliver han såmænd taget af sted. Og folk prøver også at tage ting fra Spirit of St. Louis i flyet, for at få en souvenir.

Bjørn Harvig: Og så kan jeg huske, at han har siddet i flyveren og tænkt, 'Hvis jeg nu kommer frem...', og det håber han selvfølgelig på, han gjorde. '... hvad skal jeg så i Paris? Hvordan finder jeg et sted at overnatte?'. Det blev vist ikke et problem, fordi den amerikanske ambassadør har sørget for det hele, og dagen efter er der såmænd en parade i Paris. Og hvordan er det, Jens, altså, jeg tror, det er en million mennesker i Paris, der har lykønsket ham?

Jens Plough: Hele Paris fejrer den her enorme begivenhed, og at de er en del af historien. Det bliver en enorm enorm pariserbegivenhed. Nu er der nye tider. For hvis et fly med én person kan flyve non-stop, så må det jo være starten på noget stort og nyt. Og det blev det jo.

Bjørn Harvig: Må jeg lige afslutte hans Paris-ophold, fordi det bliver det sidste jeg vil læse op fra fra hans selvbiografi, for der skriver han lidt om sit ophold i Paris. I hvert fald hvor godt han nu føler, at de har taget imod ham. Han skriver: "De situationer, jeg her sigter til, opstod ved den enestående modtagelse, man gav mig, en amerikaner, der rørte mig dybere, end ord kan udtrykke. Jeg forlod Frankrig med en taknemmelighedsgæld, som jeg ingensinde kan afbetale og aldrig vil glemme. Franskmandenes begejstring og hjertelighed kunne ikke have været større og varmere om det havde været deres egne modige flyvere Nungesser and Coli, man ikke ved, hvor jeg er havnet, de havde hyldet de to, der satte livet til efter en heltmodig start under farer og vanskeligheder, der var uendeligt større end dem, jeg mødte på min egen vej". Han var ret ydmyg over for sin bedrift.

Jens Plough: Ja, han er så ydmyg, at da han lander i Paris og ser de mennesker nede på flyvepladsen, bliver han rigtig, rigtig nervøs over deres sikkerhed. Så da han formår at lande i menneskemængden, udtalte han, at det var vist det var det farligste på hele hans flyvetur... det var at lande på Le Bourget.

Bjørn Harvig: Okay, wauw. Han er der et par dage?

Jens Plough: Altså pariserne vil beholde ham lidt, men USA vil have ham hjem. Så det ender faktisk med, at man sender et slagskib for at hente ham og sejle ham tilbage. I USA, hvor man jo vil have, at han skal komme, og man kan fejre ham. Og lave den her Ticker-tape parade. Som jo så også bliver lavet i New York. Som jo indebar to tredjedele af New Yorks befolkning. Fire millioner mennesker, der går på gaden og laver den vildeste Ticker-tape parade.

Bjørn Harvig: Jeg læser flere steder, at han måske på det her tidspunkt er USA's mest berømte mand?

Jens Plough: Det er han. Det er ikke bare New York, der er begejstret. Hele USA går amok og er stolte over, at det var en amerikaner, der endte med at lave den her bedrift. Og Charles Lindbergh var jo også i den heldige situation, at han startede fra vest oppe i højden. Nu ved jeg godt, at han fløj lavt, men vindene er primært fra vest mod øst, og han havde jo så heldigvis den rigtige vej. Men det kunne nemt have været franskmændene. Så hele USA er jo gået amok over den her begivenhed.

Bjørn Harvig: Han bliver jo berømt og tjener masser af penge og køber en stor villa eller et stort slot og så videre og så videre. Men fortsætter han med at flyve?

Jens Plough: Han fortsætter med at flyve og bliver involveret i en masse andre bedrifter op gennem tiden. Faktisk ikke så mange år efter. Fire år senere er han på en stor flyvetur, hvor han flyver op Canada og Alaska over til Sovjet og ned til Kina for simpelthen at udforske. Hvor er det, at man er i stand til at, eventuelt, kunne ligge flyvepladser og lave noget interkontinental flyvning? Og det samme I 33 begiver han sig ud på en ny rejse, hvor hans kone Anne er co-piloten og sidder bagi. Hun havde også på det tidspunkt fået et certifikat og et radio-certifikat, ikke mindst. Så hun var radiooperatør på turen. Og der begiver de sig op over Labrador op til Grønland og zigzagger lidt mellem Labrador og Grønland. Og den her rejse gik ud på for Pan American Airlines at finde egnede landingssteder til fly, som på det tidspunkt ikke var i stand til at flyve over Atlanten. Altså rute-fly, der kunne tage folk med. Man var nødt til at finde nogle landingspladser, så man kunne komme ned og tanke og komme videre. Og der flyver han igen langs den her storcirkel. Den snor, som er den korteste distance henover over Atlanten eller mellem to steder på en globus. Og da han så når til Grønland med et vandfly, så lander han i Sydgrønland, Qaqortoq, det gamle navn Julianehåb, der lander han, og cirka i tre uger er de i Grønland og flyver så over til Labrador, kommer tilbage til vestkysten af Grønland og lander i Nuuk. Og i... det der sker der også en masse spændende ting for dem. De bliver vældig, vældig fint modtaget, meget benøvet over måden man blev modtaget på i Grønland og tager videre nordpå til Sisimiut, men der lander de først i en lille bygd, en lille bygd der hedder Avssaqútaq, der ligger lige øst for Sisimiut, og derfra skal de så videre ud til vestkysten, hvor selve Sisimiut by ligger. Og der får de faktisk en lille note med et lille

brev, og det var handels bestyreren i Avssaqútaq, som gav Charles og Anne besked om at aflevere denne her note hos en herre ude i Sisimiut. Den her note anser man for at være Grønlands første luftpost, som simpelthen blev leveret af Charles Lindbergh, postflyver himself.

Bjørn Harvig: Wauw!

Jens Plough: De har ledt og ledt, har jeg fået at vide, men har ikke kunnet finde den note. Det ville ellers være noget af en ting at finde frem i dag.

Bjørn Harvig: Hold nu op.

Jens Plough: Og de kommer også op i Diskobugten og kommer over til østkysten og Grønland, og laver faktisk i mine øjne en meget, meget spændende flyvning tværs over indlandsisen, og der er de oppe i stor højde, hvor man... Jeg ved ikke hvordan søren de har vidst noget om vindene på det tidspunkt, men ender med at komme til et lille sted der hedder Ella Ø, hvor en dansk explorer Lauge Koch er i gang med at lave en masse ting ovre på østkysten, og derfra ned til Tasiilaq og i Tasiilaq sker der en lille sjov ting. En ung fyr kommer op at sidde på vingen og får lov til at skrive ordet, det vi i dag kalder for en flyvemaskine en 'timmisartog', altså et fly. I gamle dage betød det 'den der flyver som en fugl', og i dag kan man se ovre i USA's Smithsonian Institute, hvor den hænger, at der står stadigvæk 'timmisartog' på flyet på begge sider og malet.

Bjørn Harvig: Ej, hvor er det smukt. Ja, det er det. Og han møder også Knud Rasmussen?

Jens Plough: Han møder Knud Rasmussen, og det gør han i Tasiilaq. Der er han i gang med en af sine ekspeditioner, en af de senere ekspeditioner, og der får de hilst på hinanden og Anne, som skrev dagbog og bøger omkring turen beskriver Knud Rasmussen ganske intenst.

Bjørn Harvig: Berømmelsen bliver ikke kun en gave. Lindberghs søn, som jo er meget lille, bliver jo kidnappet og slået ihjel, som jo selvfølgelig er en kæmpe tragedie for familien, men også mange omtaler som måske USA's mest kendte kidnapning og kriminalsag. Så vidt jeg husker, så deltager også aktivt i krigen, selv om han jo i hvert fald i starten af krigen får kritik for at være imod USA's deltagelse.

Jens Plough: Det er korrekt, og du har ret i, at landingen i Paris, som hans kone senere skriver det bliver starten på noget stort, men også nogle tragedier og fortune og famous og alt muligt startede med landing i landingen i Paris og sønnen, der bliver kidnappet 20 måneder gammel fra sin seng og bortført. Man kunne kun få barnet tilbage, hvis man betalte 50.000 dollar, og man skulle forblive tyst om det. Men da Charles Lindberg selvfølgelig tog fat i politiet og reagerede på det, endte det med, at kidnapperne forlangte nogle endnu højere dusører, nemlig 70.000 dollars, som var et astronomisk beløb på det tidspunkt. Men desværre så går det jo ikke, som man håbede på, så man finder så desværre sønnen omkommet noget tid senere.

Bjørn Harvig: Han får kritik for ikke at ønske, at USA skal deltage i krigen.

Jens Plough: Han havde været i Europa, og før man vidste, hvad der egentlig lå i det hele Europa. Men det var en stormagtskonflikt i Europa, og den her stormagtskonflikt rådede Charles Lindbergh USA til ikke at gå ind i, hvilket USA jo heller ikke gjorde. Selvfølgelig ikke bare fordi Charles sagde det, men han var en af dem, som sagde tilbageholdenhed med det. Selv om Europa, Churchill og andre begyndte at opfordre USA til det. Men da så endelig, at Pearl Harbour desværre går hen og bliver bombet, ja, så var han for at man gik in i konflikten, og så endte han med selv at blive jagerpilot og fløj 50 togter mod Japan og ovre i Asien.

Bjørn Harvig: Jens, Hvordan går det så med hans berømmelse efter krigen?

Jens Plough: Charles Lindbergh vil jo til evig tid være anerkendt for hans bedrifter, og han blev også efter krigen anerkendt igen, og jeg mener det var 1954. Der bliver han sådan set igen æret for sine ting, og han var jo reserveofficer i flyvevåbnet, så han får genrejsning. Hvorvidt den så er større eller mindre end berømmelsen og de dårlige ting, der fulgte med, det skal jeg ikke kunne sige. Men han endte med at få hæder og lever til 1974 og var jo til sin død totalt berømt for, hvad han havde udført i alle mulige flyvninger. Ikke bare den soloflyvning, men alle de andre flyvninger. Ham og så også hans kone Anne, de lavede, så han fik berømmelsen og beholdt den.

mænd synger: Lindbergh, his name will leave in history.

Bjørn Harvig: Og hvor er jeg glad for, at jeg endelig fik fat i kraven på dig, så du kunne komme på besøg, og vi kunne få fortalt den her spændende historie om Lindbergh.

Jens Plough: Det har været en stor fornøjelse.

Bjørn Harvig: Det var hyggeligt, Jens.

Jens Plough: I lige måde.

mænd synger: Make that trip across the sea...

Bjørn Harvig: Den yderste grænse er produceret af Bjørn Harvig og Kristoffer Errboe Roland Mont for Vores Tid. Redaktør er Troels Donnerborg og Rikke Caroline Carlsen. Hvis du vil høre flere spændende historiske podcasts, så klik ind på Vorestid.dk eller der hvor du normalt finder din podcasts.

Outtro: Du har lyttet til en podcast fra Nationalmuseets mediehus, Vores Tid.

Vores Tid – Nationalmuseets Mediehus

14:2 Charles Lindbergh: Første non-stop flyvning over Atlanten

Produceret af Vores Tid