

bør finde Sted; Tarata hører til Peru, Chilayas Skæbne afhænger af Folkeafstemningen. Det nærmere angaaende denne fastsættes af en Kommission.

(*Petermann's Mitt.* 7.—8. Hefte 1925).

Navigering i Luften i Nærheden af Polen.

De tre sidste Ekspeditioner til de arktiske Egne, nemlig „Amundsen—Ellsworth's Ekspedition“, „Oxford Universitetets arktiske Ekspedition“ og „Mac Millans arktiske Ekspedition“, har vist, at Spørgsmaalet om Navigering i Luften har ganske særlig Betydning. Problemet er forbundet baade med theoretiske og med mekaniske Vanskeligheder; det maa deles i to Dele, for det første at kunne styre en Kurs og for det andet at kunne bestemme den geografiske Position.

At styre efter et magnetisk Kompas i Nærheden af Polen er af mange Aarsager temmelig uigennemførligt, først og fremmest p. G. a. manglende Kendskab til den magnetiske Deklination, men ogsaa fordi Jordmagnetismens horisontale Komposant er ringe. Kapt. F. Tymens, Medlem af Oxford-Ekspeditionen, udtaler i en af de Artikler om Ekspeditionen, som stod i „The Geographical Journal“ (Juli og Aug. 1925), at det magnetiske Kompas ikke er fuldstændig ubrugeligt, men at den ideale Udrustning i det omhandlede Tilfælde bør være et Solkompas og saa et magnetisk Kompas i Reserve. Saaledes var det, at Problemet: at styre en ret Kurs, i Hovedsagen blev løst af Amundsen, der anvendte et Solkompas, specielt fremstillet af Goerz, hvilket Instrument fungerede „til fuldstændig Tilfredshed“. Det vil stadig vise sand Nord, forudsat at man bevæger sig langs en given Meridian, idet et automatisk virkende Urværk vil korrigere for den stadige Forandring i Solens Timevinkel. Der findes ingen Oplysninger om, hvordan der er blevet korrigeret for den hurtige Forandring af Aeroplanets Bredde; vi vil antage, at det er gjort af Flyveren selv, efterhaanden som han kom frem. Korrektion som Følge af Forandring i Solens Deklination blev næppe anvendt, da den vilde være betydelig mindre end de sandsynlige Fejl ved selve Navigationen.

Mac Millan Ekspeditionen agtede ligeledes at benytte et Solkompas, men af en anden Type; det var tilfredsstillende gennemprøvet, før Ekspeditionen forlod Wiscasset i Maine, men der er ikke fremkommet Efterretninger om dets Brugbarhed.

Det følger af sig selv, at Stedbestemmelse, naar man flyver i Nærheden af Polen, aldrig kan blive udført med samme Nøjagtighed, som naar man befinder sig paa Jorden. Grunden hertil er lige til, naar man for det første husker Vanskelighederne, ved fra en sig hurtig bevægende Flyvemaskine at observere den nøjagtige Højde af et Himmellegeme med en Sextant, det eneste praktiske Instrument til dette Brug, og dernæst naar man erindrer, at Solen som Regel vil være det eneste Himmellegeme, der kan observeres, saa at der derfor i det givne Øjeblik kun kan bestemmes én Stedlinie, hvilket vil nødvendiggøre, at Navigatøren for en stor Del maa forlade sig paa Bestikket. Bestemmelse af den gennemføjne Distance og Retning kan dog let foretages ved Instrumenter, der viser Fart, Afdrift, Kurs og Distancer, samt ved Røgbomber. Disse Instrumenter er sammen med hele Problemet om Navigering i Luften og Stedbestemmelse i Nærheden af Polen beskrevne i to udmærkede Artikler af Lt. Com. Byrd (Mac Millan Eksp.) og G. W.

Littlehales i August Numret af U. S. Naval Institute Proceedings (Vol. 51, Nr. 270).

Man kunde naturligvis undgaa alle Vanskeighederne ved Stedbestemmelser i Nærheden af Polen ved, at Aeroplanet foretog en Landing, og Observationerne skete paa Jorden; men dette er i Polaregnet et overordentlig farligt Foretagende, hvad Erfaringerne fra Amundsen—Ellsworth Ekspeditionen nok som viser. Det er navnlig af denne Aarsag, at erfarne Autoriteter hælder til den Anskuelse, at det styrbare Luftskeib er det mest egnede til Polflyvning.

(*The Geographical Review*, Oct. 1925).

Kolonisering af Wrangel Ø.

Den russiske Regering, der regner Wrangel Ø for en russisk Besiddelse, vil hertil overføre nogle Tschuktschen- og Eskimo-Familier. Et Selskab med Sæde i Wladiwostock skal drage Omsorg for Udnyttelsen af den store Mængde Fisk og Pelsdyr. En meteorologisk Station med traadløs Telegraf paatænkes anlagt.

(*Zeitschr. d. Ges. f. Erdk.*, Berlin, S. 220).

Discovery-Expeditionen.

Siden Hvalindustrien ved Falklands-Øerne i 1909 blev sat rigtig i System, har den udviklet sig hurtig. Tallene fra Sæsonen 1922—23 udviser et Udbytte af Olie, der i Kvantitet er det dobbelte af det før Krigen, i Værdi det fir-dobbelte, og dog er denne Gevinst hovedsagelig Resultat af mere økonomiske Fremgangsmaader, der er indførte af Regeringen, som har kontrolleret Industrien lige fra dens Begyndelse. Men meget kunde udnyttes langt bedre, dersom Aarsagerne til Hvalernes Sædvaner og Vandringer og deres varierende Antal var mere kendt. For at skaffe Oplysninger herom organiseredes „Discovery-Ekspeditionen“. Denne er underlagt Ministeriet for Kolonierne, men betales af Indtægter, hidrørende fra The Dependencies of the Falklands Islands. Lederen er Dr. Stanley; Skibet, „Discovery“, blev i 1901 bygget til Kapt. Scott; det er blevet fuldstændig ombygget til Farten. Ekspeditionen forlod England i Juli 1925 og er beregnet at vare 2 Aar. Det var Planen at begynde Arbejdet i Guinea Bugten, der antages at være den nordlige Grænse for de sydlige Hvalers Vandringer. Efter at have anløbet Cape Town vil Kursen blive sat for Syd-Georgia, hvor et Laboratorium er oprettet ved Cumberland Bugt. Senere vil Ekspeditionen rykke frem til Syd-Shetland.

Geografiske Undersøgelser hører ikke egentlig med til Programmet, men man vil søge at øge Kendskabet til Kystlinierne, og der vil blive foretaget Opmaalingen i Havnene. Skibet medfører 2 Sæt Ekko-Lydapparater, henholdsvis til grundet og dybt Vand, og der haabes indvundet mange Erfaringer hermed.

(*The Geographical Review*, Oct. 1925).