

## Antarktis.

I „*The Geographical Journal*“ for Marts 1930 findes en udmærket Artikel om nævnte Emne, der navnlig skyldes *Direktøren for the Scott Polar Research Institute i Cambridge; Mr. J. M. Scott, Assistant Director* i Institutet, og *Mr. Deterham*. Nedenfor følger Artiklen.

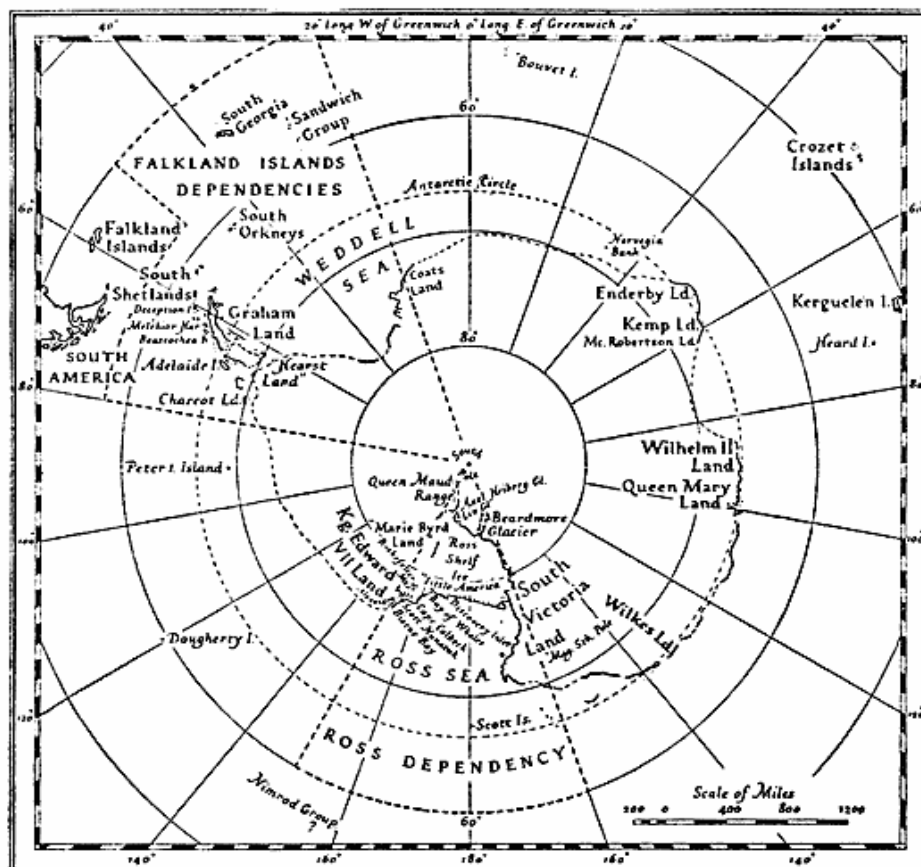
Fire forskellige Expeditioner har arbejdet i Antarktis, og nogle har Kontrakt med Aviserne om daglig at sende Radio-Meldinger, enten der er noget at melde om eller ej. — Dette maa være det værste af alle Arbejder i Antarktis; hver Dag at skulle lave en Spalte Snak om Vejret. Engang imellem kommer der jo Meddelelse om et eller andet godt Arbejde, og denne vilde, om den var kommet efter en lang Tavsheds Periode straks være bleven troet; men den har nu, naar den er gaaet gennem Æteren, en mærkelig Tilbøjelighed til at fremkalde Kritik. Radiotelegrafien har det fælles med andre nye Opfindelser, at det i Almindelighed synes, som om alt svinder hen i det ligegyldige. De sjældne Øjeblikke, naar der udføres noget stort, eller der er noget vigtigt at melde, overskylles ofte af en Strøm af Pjat. Denne Meddelellestjeneste virker eksklusivt for et Blad eller et Syndikat, som mener, at en Ekspeditions Arbejder kun behøver at meddeles en Gruppe Aviser, og saa godt kan udelukkes fra de øvrige, med mindre noget gaar aldeles galt; thi saa bliver det almindeligt Samtaleemne.

Det er tvivlsomt om denne Maade at meddele Begivenhederne paa er til Videnskabens Fordel eller Skade; thi det er sikkert, at de, som til at begynde med er interesserede, meget snart bliver ked af den daglige, ikke oprivende Meddelelse.

Da ingen kan huske alt, hvad der er sket, og Sæsonen er ved at løbe ud, har vi bedt *Direktøren for the Scott Polar Institute* i Cambridge om at gennemgaa de fremtrædende Begivenheder, og vi skylder ogsaa *Mr. J. M. Scott, Assistant Director for Institutet*, som paa *Mr. Debenhams* Opfordring har skrevet den efterfølgende Beretning, megen Tak.

### Admiral Byrds Ekspedition.

Dampskibet *City of New York* afgik fra Port Chalmers den 3. Dec. 1928. Ombord befandt sig de 42 Personer, der udgjorde Commander Byrd's Landgangparti samt en Masse Bagage, 2 Aeroplaner og over 80 Hunde, hovedsagelig kanadiske. For at spare Kul blev *City of New York* bugseret til Pakisen af *Eleanor Bolling*. Her blev da sidstnævnte afløst af Damperen *C. A. Larsen*, som efter at have leveret



87 Tons Kul til *City of New York* vendte tilbage til New Zealand. *C. A. Larsen* bugserede saa *City of New York* gennem Pakisen, indtil den naaede aabent Vand i Poss Sea. — Her skiltes de to Skibe, og *City of New York* gik frem mod Discovery Inlet, som den naaede 26. Dec. Rejsen var uden Begivenheder med Undtagelse af den gentagne Opdagelse af Scott Islands. Efter et kort Ophold i Discovery Inlet kom Skibet frem til Bay of Whales og laa underdrejet ved Barrieren 28. Dec.

Commander Byrd gik i Land og fandt en passende Plads til Lejren lidt N. f. Framheim og ca. 8 miles fra Skibet. 625 Tons Bagage blev bragt fra *City of New York* og *Eleanor Bolling*, som var kommet 27. Jan. 1929. Arbejdet blev udført af 10 Hundespan.

Medens *Eleanor Bolling* blev losset, faldt et stort Stykke af Barrieren i Havet, Bølgerne fik næsten Skibet til at kæntrue; der skete dog ingen Skade.

Commander Byrd havde 4 Flyvemaskiner med sig, en Ford (*Floyd Bennett*), en Fairchild (*Stars and Stripes*), en Fokker og et Monoplan. *Stars and Stripes* var først monteret, og 16. Jan. blev der foretaget en hel Del Prøveflyvninger, bl. a. en mod Vest langs Barrieren, hvor man saa en ny og dyb Fjord. Den første længere Flyvning blev gjort 27. Jan.; Commander Byrd fløj mod Øst gennem King Edward VII Land til Scott's Nunatak i Alexandra Mountains. Han havde oprindeligt tænkt paa at undersøge Landet mod Nord, men han mødte lave Skyer og bestemte saa at flyve mod Syd. Efter 50 miles kom han til en Bjærgkæde, der løber mod Syd og saa mod Vest, dannende en Kurve. Han fløj over Kæden, som han senere har foreslaet at kalde Rockefeller Mountains, tog nogle Fotografier og vendte tilbage til Lejren efter at have været 5 Timer i Luften. Under Flyvningen sendte Byrd flere Gange traadløs Melding til Lejren, som straks sendte den videre til New York.

18. Febr. besøgte Byrd igen The Rockefeller Mountains. Denne Gang saa han høje Bjærg længere mod Øst, som maa danne Begyndelsen til et højt Plateau. Før han vendte tilbage til Lejren, fløj han mod Syd og saa flere Bjærgtoppe i den Region, hvor Amundsen meldte „tilsyneladende Land“. Denne Flyvning varede 4 T. 50 M. Samme Dag fløj Kapt. Ashley Mc Kinley til The Rockefeller Mountains og fotograferede dem og Bjærgene mod Øst. Han fløj derefter til et Punkt paa Barrieren, 60 miles N. Ø. for The Bay of Whales og fotograferede Iskanten derfra og til Lejren.

Byrd var paa Grund af de Bjærg, han havde fotograferet, og de Bjærgtoppe, han havde set paa Afstand, overbevist om, at et stort Areal af Højland strækker sig fra Rockefeller Mountains frem mod S.Ø. Dette gav han Navnet Marie Byrd Land og tog det i Besiddelse for U. S. A.

En anden lang Flyvning blev planlagt til Efteraaret. 7. Marts fløj Professor Gould, Balchen og June til Rockefeller Mountains med Telt og Proviant for flere Uger. Deres Hensigt var at undersøge Bjærgenes geologiske Struktur og bestemme nogle Punkter astronomisk. Traadløs Telegraf blev medtaget, men man hørte intet i 2—3 Dage. Vejret var begyndt at blive daarligt, hvorfor Byrd bestemte sig til at rekognoscere, saa snart Vejret blev „Flyvevejr“. 19. Marts fløj han til Bjærgene og konstaterede, at de 3 Mand havde det godt, men Fokkeren var blevet Vrag paa Grund af stærk Vind. Byrd sendte Balchen og June tilbage, medens han og Hanson forblev i Lejren, indtil *Fair-*

*child* kunde komme at hente dem. 25. Marts blev de hentede. Der blev dannet et Depot af Hundespandenes Bagage, hvorefter Dyrene vendte tilbage til Lejren.

Det følgende anføres efter Goulds Fortælling om Bjærgene i New York Times:

„Disse Bjærg bestaar af en Gruppe spredte lavt-liggende Toppe og Rygge. De ligger uregelmæssigt i en Bue, gaaende ud fra  $78^{\circ} 14'$  sydl. Bredde og  $155^{\circ} 18'$  vestl. Længde. Der er ca. 40 Toppe og Rygge, kun Halvdelen af dem viser bare Stykker af Klipper. Den laveste af Højderne er omtrent 500 Fod, medens den højeste Top er 2075 Fod over Havet. Bjærgene bestaar for langt største Delen af Granit, og en foreløbig Undersøgelse af de indsamlede Arter viser, at de hører til Præcambrium og derfor ikke hører sammen med Bjærgene, som ligger V. for Ross Barrieren, men sandsynligvis af samme Oprindelse som Alexandra Mountains“.

Byrd betragtede nu Flyvningen som endt for denne Sæson, og tog fat paa at faa lavet Hangarer til Maskinerne; disse Hangarer bestod af Sneblokke, dækket med Presenninger. Mr. Russel Owen omtaler nogle Modifikationer i Aeroplanernes Standard-Udrustning, som viste sig hensigtsmæssige: 40 pCt. af den afkølede Overflade blev forsynet med Dække, alle Oliepumper og Olietanke blev dækket med 14 Tommer Asbest; Landings skierne blev gjort fast saaledes, at de kun tillod Bevægelse op og ned, naar de rørte ved Sneen; den deraf følgende Elimination af Bevægelse udad fandt man praktisk ved Landing paa ru Is; sammenfoldelige Vinger blev anset for at være særlig egnet til at forhindre, at en stationeret Maskine blev løftet af Vinden. Dette blev bevist ved Ødelæggelse af en Fokker i Rockefeller Mountains.

Efter at Forspandene havde transporteret Bagagen fra Skibene til Lejren, havde de meget lidt at gøre den første Sæson. De etablerede 2 Depoter, et 60 miles mod Øst og et andet 50 miles mod Syd; ved begge Arbejderne medførte Slæderne traadløs Telegrafapparat. Fra Aeroplanet havde man fotograferet 20,000 Kv. miles, og stoledes saa paa, at de Medlemmer, som arbejdede paa Jorden, skulde bestemme nogle Punkter ved astronomisk Observation. Den foreløbige Lejr var imidlertid blevet til en hel lille By. „Little America“ bestaar af 3 store Huse og et lille Opholdshus. Videnskabsmændene har meteorologiske, zoologiske og magnetiske Arbejdshuse. Der er 2 Sne-Hangarer til Aeroplanerne og Arbejdsrum for Mekanikerne, gravede ud i Isen. Der var selvfølgelig Masser af Rum, i hvilke Ekspeditionens 42 Medlemmer kunde arbejde. Til Rekreation og Øvelse var der Bibliotek paa 1200

Bind og Gymnastiksal. Der blev brugt megen Tid til at forbinde disse Bygninger med et System af Tunneler, i hvilke Hundene opholdt sig. Der blev derefter rejst 3 60 Fod traadløse Master, af hvilke 1 blev forsynet med et Lys, som stadig blinkede, naar nogen foretog en Spadseretur. Fotografmændene havde travlt med at smelte Sne til at fremkalde Opmaalings-Fotografierne og 100,000 Fod Film, som gav en Fremstilling af Ekspeditionens daglige Liv.

Byrd's Program for Sommeren omfattede Depotudlægnings-Rejser og en geologisk Ekspedition til Queen Maud Range med Hundeforspand; en Flyvning til Sydpolen og andre Flyvninger mod Øst. Depotterne skulde udlægges med 50 miles Afstand; der vilde altsaa blive 8 mellem Little America og Bjærgene. Det første Depot var allerede udlagt i Slutningen af den sidste Sæson.

5. Okt. startede 5 Hundespand; de indtog Ladning 100 miles Syd for Lejren. Nogle Dage senere afgik et Parti paa 4 Mand, som medtog Forsyning m. m. til det 3. Depot paa  $81^{\circ} 55'$  sydl. Bredde. Lidt før de naaede dette Depot, passerede de gennem et Terræn med slemme Revner, de kaldte det „Chasm Pass“ og afmærkede venligt deres Rute med Flag. Der blev gjort et Forsøg paa at bruge en modificeret Ford som Sne-Traktor; Maskinen gik godt paa haard Sne, men formaede kun at naa ca. 80 miles frem i sydl. Retning. 4. Dec. afgik Prof. Gould med 5 Mand; hans Maal var The Queen Maud's Range.

18. Novbr. foretog Byrd en Flyvning med Basislægning til 8. Depot nær Foden af The Axel Heiberg Glacier. Forsyningerne bestod hovedsagelig af Brændsel, thi det var blevet afgjort, at det paa Grund af Bjærgbarrierens Højde vilde være umuligt at udføre en Flyvning uden Standsning fra The Bay of Whales til Polen og tilbage igen. Medens Flyvemaskinen var i 5000 Fods Højde, kunde Observatørerne se mod Vest til The Beardmore Glacier, mod Øst kunde de ikke se Bjærgene paa  $82^{\circ}$  sydl. Bredde, som af Amundsen angivet. De forment, at Barrieren løber omtrent 100 miles længere mod Øst end Amundsen anfører. Captain Mc Kinley's Fotografier vil vise, hvad der er Ret. Paa Turen hjem blev Flyvemaskinen tvunget ned af Mangel paa Brændstof, 95 miles S. for Little America, men blev straks frelst af *Fairchild*.

29. Nov. 1929 Kl. 3,29 Form. (G. M. T.) startede Ford-Maskinen til Flyvning til Polen; Commander Byrd var Navigator, Bernt Balchen Pilot, Harald June Radiomand og Capt. Mc Kinley Opmaaler. Maskinen gik igennem The Ross Barrier og kom op til Plateauet ved Liv Glacier. I 10,000 Fods Højde mentes det nødvendigt at gøre Bagagen lettere, og 280 lbs. blev kastet ud. Det lykkedes Balchen at faa den saaledes lettede Maskine til Toppen af Gletscheren, og Po-

len naaedes Kl. 1.24 Em. Byrd's Observationer blev taget med Seks-tant og hurtig udregnede ved Hjælp specielt præparerede Tavler. (Han anvendte sandsynlgivis den samme grafiske Metode, som han brugte med saa stort Held paa Turen mod den anden Pol). Kursen blev taget med Solkompass.

Før Starten udtalte Byrd: „Mit højeste Ønske ved Flyvninger til Polen er at flyve ud over den og fastslaa Udstrækningen af Polar-Plateauet og dets fysiske Særegenheder“. Hans Observationer viste, at han maa have naaet Polen og derefter gjort en stor Bevægelse rundt, før han vendte hjemad. Han saa et udstrakt Plateau til alle Sider. Han fløj i omtrent 2000 Fods Højde, og hans Synskreds var sandsynligvis omtrent 50 miles. June beregnede paa Polen, at de endnu havde 250 Gallon Petroleum, hvilket dannede en Sikkerheds-koefficient. Byrd satte saa Kursen mod Brændsel-Depotet og kom nøjagtig ud af The Axel Heiberg Glacier. De saa Depotet ligge under dem, udkastede Røgbomber til Bestemmelse af Vindens Retning, hvorefter June bragte Maskinen heldigt ned.

Byrd fløj ikke lige hjem fra Foden af Bjærgene men gjorde et Slag mod Øst. Han fastslog som sin Mening, at Carmen Land ikke eksisterer, men saa en Bjærgkæde, der gaar ud S. for det formodede Carmen Land og gaar i sydøstl. Retning. Han kaldte den The Charles Bob Mountains. Flyvemaskinen tog saa Kurs mod Lejren og kom der 10,10 Em. efter at have været borte 18 Timer 41 Minutter.

Da det blev meldt, at Commander Byrd havde fløjet til Sydpolen, sendte Præsidenten og Raadet for vort Selskab en Lykønskning via Rugby Station, og Takketelegram blev modtaget via New York.

Efter denne Flyvning blev der kun foretaget en lang Flyvning, nemlig 5. Dec., da Byrd fløj mod NØ. for at undersøge det Land, som *The City of New York* 3 Gange havde forsøgt at naa, før han vendte tilbage til New Zealand den foregaaende Saison. Byrd startede fra the Bay of Whales hen over Cape Colbeck og Biscoe Bay, passerede the Alexandra Mountains og fløj en kort Distance over Indlandet, før han vendte mod Nord mellem 150<sup>o</sup> og 151<sup>o</sup> vestl. Længde. Sigtbarheden var udmærket. Under sig saa Byrd Barrierens Kant og lige for sig en Række Bjærg med Toppe helt op til 10,000 Fods Højde. Han fulgte denne Række og fotograferede den 100 miles mod Nord; da han vendte tilbage til et Punkt omtrent 350 miles NØ. for Little America, kunde han se Kædens Ende og udover denne, hvor der syntes at være Øer. Paa Vejen hjem blev Bjærgene fotograferede under forskellige Vinkler. 3 Dage senere lavede Capt. Mc Kinley et Kort over the Bay of Whales. En kortere Flyvning blev foretaget: langs Barrieren mod

Vest til Discovery Inlet. Byrd sluttede p. G. a. sine Observationer, at der er Land under den midterste Del af Barrieren.

Gould, som havde forladt Little America 4. Novbr., havde imidlertid foretaget geologiske Arbejder i Nærheden af the Axel Heiberg Glacier. Han sendte meget faa Efterretninger, men nok til at danne en raa Fremstilling af hans Bevægelser. 2. Dec. gjorde han et Forsøg paa at bestige *Liv Glacier*, men blev forhindret af Revner og Isskænter. 6. Decbr. etablerede han en Basis paa the Axel Heiberg Glacier og startede for at klatre op til Plateauet; 14 Dages Proviant. Den næste Dag steg han 6500 Fod op til Mount Nansen; 19. Decbr. drog han mod Øst, og 21. Decbr. sendte han følgende Melding til Byrd: „Camperede 87° 25' sydl. Bredde, 147° 30' vestl. Længde og har fuldstændig bevist, at Carmen Land ikke eksisterer som angivet af Amundsen. Vi antager derfor, at vi er i Marie Byrd Land“. 25. Decbr. var han igen tilbage i „the Axel Heiberg Glacier“. Han camperede paa Siden af Mount Betty og fandt Amundsens gamle Varde. Han besluttede at lade Hundene faa Hvile i nogle Dage og derefter starte for hjemgaaende. 22. Decbr. erfarede man i Little America, at Byrd var bleven forfremmet til Kontreadmiral.

Ekspeditionens Forsyningsskibe *The City of New York* og *Eleanor Bolling* skulde naa the Bay of Whales før Udgangen af Januar, men var ikke i Stand dertil. Washington bad derefter England, Norge og New Zealand om Hjælp, og alle lovede at gøre, hvad de kunde. Mange erfarne Antarktis-Førere fremsatte imidlertid den Formening, at det var for tidligt at foretage Isnavigering, og at der ikke var nogen Grund til Ængstelse. Admiral Byrd meddelte, at nogle af hans Kammerater ikke var i Stand til at tage en Vinter igen, men Forsyningerne var ikke smaa. Russell Owen udtalte ogsaa i en Meddelelse til *the New York Times*, sidste Juni: „Der er nok af Proviant og Kul til langt længere Tid end Ekspeditionen vil forblive, hvilket danner en god Sikkerheds Margin“.

*City of New York* naaede Barrieren 19. Febr. efter en Rejse paa 45 Dage fra Dunedin. Forsyningerne blev hurtigt taget ombord, men det blev nødvendigt at efterlade 2 Aearoplaner. Faa Timer senere afsejlede hele Ekspeditionen.

#### *Sir Hubert Wilkin's Ekspedition.*

Sir Hubert Wilkins er af den Anskuelse, at Betydningen af det antarktiske Kontinent ligger i den Kendsgerning, at Kontinentet spiller en stor Rolle ved Kontrollen med Vejrforholdene paa den sydlige Halvkugle. Hans endelige Maale er derfor at placere 12 meteorologiske Stationer paa passende Steder indenfor Sydpolarkredsen og at holde

3 Skibe i disse Farvande, som skal studere Havet og Luftstrømninger med Udsigt til senere at blive i Stand til at fremsætte Vejrspaadomme, som er paavirket af de store Ismasser. Han anser det nuværende Arbejde for blot at være Begyndelsen. Han prøver at kortlægge saa meget som muligt af den Antarktiske Kystlinie og søger at finde passende Pladser til de meteorologiske Stationer. Hans Fremgangsmaade er ikke at etablere et fast Basis i Antarktis, men at fortage korte Ekspeditioner i Sommermaanederne og med saa lille en Styrke som mulig flyve over saa meget som mulig af Kystlinien, før Vejrforholdene tvinger hans Basis-Skib mod Nord. Ved denne Fremgangsmaade vinder han i Bevægelighed.

Okt. 1928 sejlede Sir Hubert fra Montevideo paa sin første Ekspedition med Aeroplaner. Under en Flyvning paa 20 Timer den 9. Dec., opdagede han, at Graham Land ikke er en Halvø men en Ø; dette blev diskuteret med Mr. J. M. Wordie i „The Journal“ 73, 254, Marts 1929, og et Kort viser Hovedresultaterne af hans Rekognoscering.

1. Nov. 1929 sejlede Wilkins atter fra Montevideo mod Deception Island ombord i det norske Hvalfangerskib *Melville*. Han havde med sig Al Cheeseman og Parker Cramer som Piloter, Orval Porter som Mekaniker og Victor Olsen som Radiomand. 14. Novbr. kom de til Deception Island, og næste Dag udladede de deres Forsyninger og en lille Vogn. Deres to Lockheed Vega Aeroplaner, som havde overvintret paa Øen, blev fundet i næsten fuldstændig Orden. Der var ingen passende Landingsplads paa Deception Island; Sneen var altfor dyb til at gøre Brug af Hjulene, og saa var der for lidt af den til Skierne. 12. Dec. sejlede Selskabet sydpaa i „Discovery“ Komiteens Hvalfanger *William Scoreby* med et af Aeroplanerne paa Agterdækket.

Efter 12 Timers Sejlads naaede de „Melchior Harbour“, men de drog snart videre; thi det gjaldt for Wilkins om at komme saa langt som muligt sydpaa ombord paa Damperen, før han skulde til at begynde Flyvningerne. Dersom han kunde naa 2000 miles frem i the Ross Sea og finde passende Is, hvorfra han saa kunde starte, haabede han at flyve til Admiral Byrd's Basis i Bay of Whales. 19. Dec. meddelte Sir Hubert i et Telegram fra *William Scoreby*, der da var i Nærheden af Adelaide Island, at han igen havde fløjet over Højderne i Graham Land. Ved denne Lejlighed tog han afsted fra Neumayer Channel, fløj over Flanders Bay og sydpaa langs Kysten til Beascohea Bay, saa over Graham Land til Rockhafer Valley. Derefter vendte han mod Nord, fløj over Højderne i Graham Land til Port Lockroy. Wilkins var meget glad over at se flad Is paa Beascohea Bay, som



han haabede kunde bruges som Basis. Sandsynligvis maatte han lande paa Ross Barrieren paa Skier, saa det vilde være nødvendigt at starte fra Isen.

I de sidste Dage af December blev der gjort 2 Forsøg paa at undersøge Charcot Land fra Luften og Kystlinien S. og V. derfor. Charcot Land var indhyllet i tykke Sneskyer, men mod det andet Maal udførte Sir Hubert en meget heldig Flyvning paa 450 miles. Han tog afsted fra aabent Vand ved Siden af *William Scoresby*, som laa underdrejet mod Pakisen 115 miles fra nærmeste Land. Han fastslog, at Charcot Land er en Ø og meddelte, at dens nordlige Kyst er 5 miles S. for den Linie, der vises paa Kortene. Derefter fløj han mod Vest over Hearst Land, som han havde opdaget forrige Sæson sammen med Lt. Eielson, og rekognoscerede 300 miles af Kystlinien. Flyvningen tilbage blev heldig udført, men Maskinen blev lidt beskadiget, da den blev løftet ombord paa *William Scoresby*. Efter denne Flyvning fandt man det nødvendigt at vende tilbage til Deception Island for at faa Brændsel, før den Del længere vesterpaa, der skulde undersøges, skiftede Karakter.

8. Jan. afsendte Wilkins Melding om, at han var blevet tvunget til at se bort fra den foreslaaede Flyvning over Ross Havet, da der ikke fandtes en passende Startplads. Skuffelser og Vanskeligheder havde sinket Undersøgelsen, og han ventede ikke at være tilbage i New York før April; thi han haabede endnu at arbejde fra Skib saa langt vesterpaa som den 100. Meridian og saa flyve til Kysten paa forskellige Punkter. Hans Melding, afsendt fra Deception Island 25. Jan., udsagde, at *William Scoresby* vilde afgaa nævnte Dag til et Punkt V. for Peter Island, der vilde blive Startpunkt for hans Flyvninger, og at Turen vilde vare ca. 3 Uger.

16. Februar vendte Sir Hubert tilbage til Deception Island efter en 3-Ugers Rejse. Den traadløse Forbindelse med *William Scoresby* havde været meget daarlig. Sir Hubert erklærede, at Vejrforholdene havde gjort Flyvning omtrent umulig, men at han var naaet til 101° Længde og 73° Bredde. Hans Observationer i denne Egn viser, at Antarktis Kystlinie ligger betydelig længere sydpaa, end man hidtil har troet. Ekspeditionen med Aeroplanerne forlod Deception Island samme Dag i Dampskibet *Henrik Ibsen* og naaede Montevideo 22. Februar.

#### „The Discovery“ og „The Norvegia“.

Skibene „Discovery“ og „Norvegia“ har i denne Sæson krydset i næsten de samme Farvande, og de to Ekspeditioner kan derfor bedst behandles under et.

*Norvegia* (som i forskellige Presserapporter figurerede som „The Mystery Ship of the South Seas) krydsede 3. Sommer med den norske Ekspedition, som var udsendt af Konsul Christensen. I Planerne for Ekspeditionen anførtes, at dennes principielle Arbejde var at holde Udkig efter Hvaler. De haabede imidlertid at kortlægge Bouvet Island fra Luften og saa sejle til Isfoden, som de vilde følge til Enderby Land, og mod Øst forbi Kemp Land til William II Land og Wilkes Land. De vilde saa se efter The Nimrod Islands og the Dogherty Islands, og efter at have kortlagt Peter I Island fra Luften, vilde *Norvegia* sejle til South Georgia, hvor Ekspeditionen vilde slutte.

Kapt. Lutzow-Holm gik sydpaa i *Thoroy* i Oktober, medens Kapt. Riiser-Larsen blev overført fra *Thorshamm*. Nordmændene har den Fordel, at de kan faa Kul fra deres flydende Forsyningsskibe. Saadanne Skibe som *Thorshammer*, *Toroy* og *Kosmos*, fra hvilket Skib Flyveren Leif Lier startede 28. Dec., er alle i høj Grad interesserede i Opdagelsen af nyt Land; de var forberedte til at kooperer med *Norvegia* og forsyne den med Kul.

Organisationen af „the Australian Antarctic Research Expedition“ i *Discovery* under Føring af Sir Douglas Mawson med Capt. J. K. Davis som Skipper er kort beskrevet i „the Journal“ (74, p. p. 91 og 300, July og Sept. 1929).

*Discovery* afsejlede fra Capetown 18. Okt. Den besøgte the Crozet Islands og styrede saa mod Kerguelen Island, men kunde ikke komme frem paa Grund af stærke Vinde, som førte den 100 miles ud af Kursen. Ved Kerguelen blev der indtaget Kul. Ikke alene Lasten blev fyldt, men alt til Raadighed værende Dæk blev pakket med Brikker.

25. Novbr. var de klar til at afgaa til Heard Island, hvorfra Sir Douglas sendte en Melding, dateret 13. Dec. Kort Tid efter, at han havde forladt Heard Island, synes Meddelelserne at være bleven forsinkede ved Transmission, og Oplysningerne om Mawsons Position, saaledes som de anføres i Pressen, er ikke meget klare. Han anførte oprindeligt, at han vilde sejle til Queen Mary Land, og vi ved, at han satte Kursen med Ø. S. Ø. fra Heard Island for at bestemme Udstrækningen af den undersøiske Ryg mellem Kerguelen og Heard Island. Han kom ind i Isen 300 miles N. f. Sydpolarkredsen, og dette modificerede hans Kurs saaledes, at han naede Polarkredsen den 20. Dec. paa 73° 30' østl. Længde, næsten lige S. f. Heard Island.

27. Dec. paa 96° 37' sydl. Bredde, 72° 3' østl. Længde, aabnede Vinden en Passage mod Vest, som „Discovery“ fulgte. Da der viste sig et Fata-Morgana Land, troede man, at der var Land ca. 30 miles mod Syd. Der var altfor megen Vind til at lade en Flyvemaskine

gaa op. 31. Dec. gik Flyver-Off. Campbell op til 500 Fod. Han saa et lavt, bakket, isdækket Land ca. 50 miles mod Syd, ind imellem var der 40 miles fast Is og 10 miles Vand.

5. Jan. paa omtrent 67° sydl. Bredde, 61° østl. Længde undersøgte Sir Douglas Kystlinien fra Luften. Hans Rapport udtaler, at Kysten gaar ud og ind langs 67° sydl. Bredde. Han undersøgte Kysten 60 miles mod Øst, og 80 miles mod Vest hinsides Kemp Land. Han var sikker paa, at Kemp Land og Enderby Land er Punkter i den kontinuerlige antarktiske Kystlinie. Han kaldte Landet Ø for Kemp Land Mc Robertson Land. Mod Vest saa man aabent Vand, skønt der mod Øst endnu syntes at være en Del Is.

Da Aeroplanet var kommet ombord, dampede *Discovery* mod SV., haabende at den kunde foretage en Landing. Dette blev forhindret af en Snestorm, og selv om Vinden løjede af, viste det sig, at en Bunke Pakis var kommet tilsyne, hvad der hindrede Landing indtil 13. Jan.; paa denne Dag og i 66° 58' sydl. Bredde og 53° 30' østl. Længde gik nogle af den videnskabelige Stab i Land, hejsede et Flag og vendte tilbage til Skibet, ladet med Rok- og Fugleæg. 14. Jan. i 66° 30' sydl. Bredde 49° 31' østl. Længde, mødte the *Discovery* — sejlene mod Vest — *Norvegia*, som sejlede i den modsatte Retning.

27. Dec. anførte Kapt. Riiser-Larsen i en Melding, at han havde opdaget og taget i Besiddelse 62 miles nyt Land mellem Kemp Land og Enderby Land, omtrent mellem 50° og 60° østl. Længde. Efter dette maa *Norvegia* have sejlet noget mod V., før det vendte og atter mødte *Discovery* paa 49° 31' østl. Længde. De to Skibe stoppede Maskinerne og salutede hinanden; Riiser-Larsen gik ombord i *Discovery* hvor han talte med Sir Douglas Mawson om Planerne. Mawson forklarede, at han sandsynligvis vilde fortsætte sine Undersøgelser til 45° vestl. Længde, men at hans Sejlorder forbød ham at gaa længere end til 40° østl. Længde. Han sagde, at han havde temmelig lidt Kul, Riiser-Larsen lovede at skaffe ham nogle Kul fra Forsyningskibet *Thorshammer*. Efter at have inspiceret *Discovery*, vendte Riiser-Larsen tilbage til *Norvegia*, som da sejlede mod Ø.; dens Dæk var fyldt med Kul, thi den havde faaet Kul fra *Thorshammer* faa Dage i Forvejen.

14. Januar meddelte et Budskab fra Kaptajn Riiser-Larsen, at *Norvegia* vilde indskrænke sine Operationer til Strækningen mellem Enderby Land og Coats Land, da Isforholdene i disse Vande var særlig gunstige dette Aar, aabent Vand til Isbarrieren. 1. Febr. opdagedes en Banke, som strækker sig fra 67° 50' til 68° sydl. Bredde og 32° 14' til 33° 14' østl. Længde med Dybde fra 2950 til 1900 Fod.

19. Jan. var *Discovery* i en rasende Storm. 20. og 21. var den underdrejet, og da der den 22. Jan. blev taget Observation, viste det sig, at den var drevet 150 miles mod V.S.V. 23. Jan. om Morgenen var Skibets Position  $66^{\circ} 40'$  sydl. Bredde,  $46^{\circ}$  østl. Længde. Nyt Land eller en Udbredelse af Landsisen kunde ses mod Syd. Alt saa gunstigt ud for yderligere Opdagelser mod Vest, men da de nu havde naaet den vestl. Grænse af deres Omraade, var *Discovery* — omend nødvendig — vendt om. Paa  $66^{\circ} 22'$  sydl. Bredde og  $48^{\circ} 30'$  østl. Længde passerede Skibet Spidsen af en Tunge af Gletscheris, som ragede 200 Fod op over Havet; paa  $66^{\circ} 13'$  sydl. Bredde og  $51^{\circ} 25'$  østl. Længde passeredes en Klippemasse, der hævede sig op til en Højde af 1500 Fod over Vandet.

25. Jan. anvendtes til Rekognoscering af Enderby Land fra Luften. Fra en Højde af 4000 Fod kunde man se 73 Nunataker, de højeste var 7000 Fod. Inde i Landet hæver Plateauet sig til mere end 4000 Fod. *Discovery* meldte snart efter, at det var smaat med Kul, og 8. Febr. vendte den tilbage til Kerguelen. Her anvendtes en Uge til Kedelrensning, medens Videnskabsmændene undersøgte Øen.

I en Meddelelse, dateret 19. Febr., anførte Kapt. R.-L., at han havde fortsat sin Rejse mod Vest. 17. Febr. opdagede han omtrent 100 miles ny Kystlinie mellem  $8^{\circ}$  og  $11^{\circ} 25'$  vestl. Længde og paa omtrent  $71^{\circ} 50'$  sydl. Bredde; Kystlinien blev rekognosceret fra Luften.

---