D-256

M-R-S

X

NORWEGIAN - BRITISH - SWEDISH ANTARCTIC EXPEDITION 1949-1952
MAUDHEIM

06yy00297

Onsdag 13/12-50 - ca kl. 9.

- Nå passerer vi elevator, men under oss er der bare et bredt hav av skyer. -

Vi følger den vestlige ruten og stopper på steder jeg aldrig har hört om, Kano, Brazzaville og Livingstone ved Victoria Falls.

Vi er forsinket. Tok av to timer for sent fra London, metop som Attlee ankom fra U.S.A. og blev mottat med batterier av kino-apparater. Landet i Tripoli akkurat som en röd sol sank under horisonten - og blev yderligere 3 timer forsinket der - "technical difficulties". - Det var kaldt. - Fik en dårlig middag.

Flöi om natten over Sahara og landet kl. 5 i svart mörke i Kano. Stor "by"? Må lese om Kano.

Fortsatte ved solopgang - ca. kl. 1/2 7 og fik et glimt av omgivelserne. Strömet virket örkentirt, men der lå det i det av "neger-krals".

- Reisen er ellers fin. Stort, komfortabelt fly - Hermes (britisk) ~~DC-6~~ - med godt skt ombord. Frokosten var utmerkelig og igår fik vi en cocktail for lunch og vin til middag -

- Men nå - efter en bedre frokost - er jeg paaveiej igjen. Vi har 3 timer igjen til Brazzaville - hvor det enn er - så jeg tar mig en blund.

- Kl. 6 p.m. - Ekbling inte Livingstone - ut i dask.

- 9 30 p.m.

- Det var begynt å bli mørkt da vi svinget inn for landing men vi fik et glimt av Victoria Falls, som Zambezi-elven lager.

- Store deler av turen idag har ført os over Syd-vest Afrikas jungle, avbrudt av halvtørre gress-sletter. - Ikke behagelig å se.

Brazzaville ligger i Belgisk Kongo

og virket <u>meget</u> trøtt. Trykkende fuktig varme.

– Imorgen ca. kl. 04 er vi ikke det lenger. Delvis har den vært så "dumpy" at flere i flyet har vært dårlige. Og det har avvekslende vært varmt og kjølig. Dessuten har vi flirt turbuli i ca 12 000 fot så jeg har hat hodepine. –

Det skal bli herlig å få sove i en skikkelig seng! Vi er fremme kl. 23 30 – ca 4 timer forsinket – og dermed har vi sittet i flyet i 40 timer – minus de timer vi har tilbragt på mellomlandingstider. – Nei, man skal ikke fly for sin fornøielses skyld,

– Har fått serlig pizat fra Phoebus Apollo – men jeg må vel døpes av Neptun også!

Fredag 22. des. 1950

Nå er vi et døgn sønnenfor Kapstaden med frisk bris fra SW og endel slingring. Sjøen er meget imot og ret som det er tar skuten en sjø over bauen, stanser nesten og rister vannet av sig. Det hefter så vi gjør bare 7 knob. Inat rullet vi av og til voldsomt, men jeg hadde gjort min lugar sjøklar så der var alt på stel imorges. (Farvehånnet mit skaper sig vrangt).

Det er nok best nu å ga tilbake XXX til dagene i Kapstaden - ja helt tilbake til ankomsten til Syd-Afrika.. Vi lannet i Johannesburg kl 23 30 onsdag 13de. Det tok tid å gå gjennemx toll og xxx paskontrol og veien fra flyplassen til byen var over en halvtime, så klokken var xx 1 da jeg endelig kom til et hotel, Grand Natinnal, som var mere national end grand.. (Pokker også, nå tok skuten etpar store overhalinger og jeg merket sjøsyken for første gang. Får håpe det blir med en"rørelse").

Torsdag fvvm. ordnet jeg først med billet videre til CapeTown. Der pågår en veldig juletrafik

og jeg hadde ikke bestilt plass videre i Oslo. Heldigvis fik jeg en plass, men ikke på det besste og med hurtigste flyet.

Ut på formiddagen tok jeg toget til Pretoria- en reise på ca fem kvarter - og gik straks til den norske legasjon for å hilse på minister Haugen. Han var nøe ulykkelig fordi jeg ikke hadde ringt op fra Jo-burg så han hadde kunnet møte mig på stasjonen. Han tok mig til lunsj på Pretoria Club og derfra til Weather Bureau of the Union of South Africa, hvor jeg traf Dr. T. Schuman, direktøren.

Schuman og hans folk, Mr. King, som var med sydover igjor og en annen meteorolog, var meget begeistret for observasjonerne fra Maudheim. Jeg fik se en rekke kart som nå var under bearbeidelse. Det dreiet sig om observasjoner fra siste sesong, fra hvalkokeriene og fra "Maudheim". Maudheim ligger som ankerstasjon som viser hvor langt syd de forskjellige lavtrykk strekker sig. Uten Maudheim vilde det ikke være mulig å få et skikkelig billede av forholdene.

Schuman spurte om muligheten for å fortsette

Maudheim som meteorologisk stasjon. Jeg sa ham at det var ikke mulig å fortsette på nåværende basis; Norge hadde ikke råd til å drive stasjonen alene og det nåværende samarbeide var begrenset i tid. Men kanske kunne Maudheim fortsette på en internasjonal basis? Schuman grep tanken og mente at dette spørsmålet burde bringes op på den meteorologiske konferense i Paris i mars. Han blev lidt mindre ivrig da jeg gjorde opmerksom på at de årlige utgifter ved å drive Maudheim vilde antagelig løpe op til henimot 1 million norske kroner, vesentlig fordi et årlig besøk av Maudheim vil komme på over en halv million.

Schuman fulgte mig til toget og vel 6 var jeg tilbake til mit hotel hvor jeg spiste en middag som burde ha vært førsteklasses - men rekene i cocktailen var tørre, sausen til tournedos'en for skarp og jordbærene sure. La mig tidlig for jeg var endda trett.

Fredag 15. des fløi jeg fra Johannesburg til CapeTown. Først over ensformig høislette - med to mellemlandinger på flyplasser som bare var skrapet 8

men ellers ikke oparbeidet. Da vi nærmet oss Kapstaden blev landskapet vildt. Fjellryggene hadde form som bølger som skulde til å bryte: slake på den ene siden med lodrette fald på den annen. Innimellem lå dype daler med sparsom vegetasjon og fjellene selv var snaue, bare stein.

Da vi lannet blev jeg mottat at sjefsmeteorologen på flyplassen, Mr. Low, av vise-konsul Rogstad og av von Bonde. Rogstad tok mig til mit hotel, Hotel Mount Nelson, et gammelt og ærverdig hotel som minnet om Coronado Hotel, bare at bygningen var mur, ikke tre. Det var et slags familiehotel, hvor man bodde med fuld pension. Jeg fik et ganske bra værelse for 32 shilling pr. døgn - alle måltider iberegnet. Efter middag gik jeg en tur fra 7 til 8 og så tidlig tilkøis.

Lørdag tok den norske konsul - generalkonsul - Mørch-Hansen Rogstad og mig på biltur over Stellenbosch, French Hook og Elgin og tilbake over Lowry Pass. Turen var fin, men jeg sat med hjertet i halsen for slik kjøring har jeg ikke vært ute for siden jeg kjørte med Roald Amundsen i Seattle. Vi slap fra det med å miste halvparten av støtfangeren bak.

Som jeg hadde spist middag ringte John Clowes, som var i Bergen 1932-33. Han er nå ved fiskeriundersøkelserne i Syd-Afrika; hans første kone døde, men han er nå gift igjen med en lege. Han ringte for å komme å hilse på mig, ta mig på en liten tur og hjemom til ham. Han og fruen kom ved ½9-tiden. Vi kjørte op til et utsiktspunkt og så på lysene fra Kapstaden og så hjem til ham til en drink.

"Norsel" var anmeldt til ca. kl. 12 søndag. Kl. 1/4 på 10 ringte konduktør Rogstad for å si at han hadde netop fåt vite at Norsel holdt på å dokke, tok jeg en drosje nådde jeg nok ned før den var fortøiet. Jeg så gjorde og kom såvidt ned i tide. Det var godt å se skuten igjen. Alle ombord var fornøiet tiltrods for at reisen hadde vært stri. Motvind bortset fra 4-5 dager nord for ekvator, bare 5-6 dager de hadde rigtig kunnet sole sig.

Jeg traf de to svenske deltagere, v. Essen og Hallgren, kjekke og greie karer.

Om eftermiddagen tok havnemeteorologen, Crawford, Brian Roberts og v. Essen og mig på biltur til Kap Det Gode Håb, hvor en kan spytte i det Indiske Han til venstre og Atlanterhavet til høire. Det var en vakker tur på en

en strålende dag gjennem landskap, som stadig minnet om Kalifornia, kysten nord for San Luis Obispo, Morro Rock osv. Om kvelden tok jeg Roberts og Essen til midda på mit hotel.

Mandag morgen kom von Bonde og hentet mig for å se hans laboratorier. De har en herlig beliggenhet og er moderne og vel utstyrt, men i fysisk oseanografi er Clowes alene - og da så! v. Bonde og hans underdirektør, hvis navn jeg forsømte å skrive ned, blev med ombord på Norsel. Der hadde jeg om eftermiddagen besøk av en meget pratsom kjemiker, Copenhagen, som hadde endel morsomme resultater å vise frem: stagnerende forhold, H_2S på bunnen, på en åpen kjøststrekning omkring Walvis Bay. Merkelig. Om kvleden spiste v.Essen, Hallgren og jeg på Del Monico, men det var ikke noe stas.

Tirsdag form. drog Essen, Roberts og jeg til flyplassen, Winfield, for å se deres værkarter og få vite hvorledes de utnyttet mettene fra hvalfangerne og fra Maudheim. De var begeistret for de mange observasjoner de fik og fremhevet særlig betydningen av Maudheim, for obs. defra ga dem den nødvendige avslutning sydover.

Snakket med sjefen, Low, og en tysk meteorolog, som nylig var kommet til S-Afrika, Schmidt. Mens jeg var der fik jeg en opringning fra sekretæren i den S-Akrikanske AAS, Mr. Dawes, som innbød mig til lunch sammen med Mr. James, professor i fysik ved universitetet. Efter en meget hyggelig lunch kjørte vi ut til universitetet, som ligger vakkert i skråningen like nær ved Rhodes minnesmerket. Univ. har 3-4000 studenter, men nå var juleferien begynt, så det stod tomt.

Jeg var invitert til middag til v. Bonde den dagen. Han kom og hentet mig kl. 5 og kjørte mig førstmx en tur på hvilken vi så på havnen hvor masser av Crayfish blir bragt inn og senere passerte et gammelt hollandsk hus fra ca 1700, som nu er bevart som museum. Desverre var vi så sent ute at det var lukket, men jeg fik et inntryk utenfra.

Hadde en meget hyggelig middag. Spurte fru v. Bonde om hvad jeg kunne ta med hjem som typisk for S-Afrike. Lærvarer? Neida, men jeg fik en anbefaling til en forretning hvor jeg kunde kjøpe suvenirer - smykker og slikt. Men ville jeg ha noe typisk burde jeg ta med hjem en liten gjenstand av Stinkwood, en liten taburet

eller noe slikt. Stinkwood er typisk for S-Afrika og er nå meget kostbar.

Onsdag form. hadde jeg først besøk av etpar fra universitetet, en biolog hvis navn jeg ikke husker og Dr. Talbot, professor i geografi. Kl. 10 kom v. Bonde for å ta mig på et besøk ombord i hans forskningsfartøi, Afrikana II, som netop var kommet inn. Det var et nydelig fartøi, 206 fot, 1300 ton, rummelig og vel utstyrt med ~~dieselelektrisk~~ damp-~~kjefyr~~ oljefyrt . Det var bygget i Glasgow og var tat i bruk i februar iår. Kostet 176 000 pund ~~s~~ slet ikke verst.

Så gik for å gjøre mine nokså beskjedne innkjøp - spiste lunch på Del Monico med Hallgren - bra -. Jeg kjøpte en Stinkwood melkekrakk, som vi enten kan bruke hjemme til å sette glass eller askebeger på, eller kan ta op til bua. Den passer like bra ~~i~~ begge steder.

Om kvelden var jeg innbudt til middag og kino av Clowes. Der var også den pratsomme Copenhagen, med en til talende kone. Clowes var meget snild - han vilde gjøre det så hyggelig som mulig for mig. Kom ombord ved 11-tiden - men glemte hatten min hos Clowes! Får håpe han

sender til mig i posten, hvis ikke skal jeg skrive og be ham gjøre det.

Avgangen var sat til torsdag kl. 10. Om morgenen hadde alle sommerturistene det rykende travelt med å gjøre den sisste post ferdig, avbrudt av besøkende som skulde si farvel. Mørch-Hansen kom ombord - likedan v. Bonde, Mr. Gibbons fra Afrikana II, Rogstad m. fl.

Rogstad er rørende snild. Da jeg var innom konsulatet onsdag var der telegram fra Egil Rogstad, som bad mig kjøpe ham et armbåndsur til ca 6 pund. Jeg ristet på hue. Kjøpe et armbåndsur ville jeg nødig påta mig. Dermed tar Rogstad -konsulen - sit armbåndsur av, det var et han netop hadde kjøpt og som han hadde fåt til en gros pris - 6 pund. Det skulde jeg ta med til Egil R.

Kl. 10 presis gik vi fra kaien - og en time senere stampet vi mot dønningen. Vi mente at fik vi ikke storm skulle vi nå isen lørdag 30. des.

Onsdag 27 ~~jan~~ des. 1950.

Siden vi gik fra Kapstaden har vi hat så meget slingring at det har vært uråd å bruke maskinen, så det er ikke blit noen skrivning . Dagene har heller ikke vært så avvekslende at det har vært meget å fortelle. Men vi har feiret jul, og det blev en stemningsfull kvell som vil bli et rikt minne.

På morgenen den 24de slingret vi nokså ille. Vinden var omkring NW, men sjøen var rotet for der var høi døning fra SW og ret som det var tok "Norsel" noen overhalinger så vannet fosset inn over agterdekket og i messen måtte en holde på alt innenfor rekkevidde tross slingrebretter og våte duker på bordet. Jakobsen og jeg mente at det blev håbløst å lage noe julefest; vi fik heller vente med å feire julen til vi nådde ned til isen, fik feire jul og nytår samtidig. Men ut på eftermiddagen ga slingringen sig noe, der kom nok en og annen storsjø, men skuten gik fint i lange stunder. Og så blev det jul allikevel.

Vi spiste alle i mannskapsmessen som var dekorert med norske flag og papirstrimler i glade farger og med "GOD JUL " i store bokstaver på skottet. Julemat manglet

let det ikke på. Først kom risengrøten og så var det ribbe med surkål og tilslut epler og appelsiner. Der vanket både dram og øl. Men det var sangen som skapte stemningen. Ved hver plass lå sjømannsmissionens jule sang-hefte og snart klang de gamle kjendte julesangene. Der er flere gode stemmer ombord - og aldrig har jeg hørt jule sangene sunget med slik kraft og inderlighet som her ombord. Vi fortsatte lenge, sang alle sangene i heftet, ja vi reiste oss og sang de norske og svenske nasjonalsanger og "God save the King".

Ved 9-tiden var der mange presanger til mannskapet, men ikke så mange til "ekspedisjonen". Vi hadde nok alle instruert våre pårørende om ikke å sende med meget. Hvad vi fik gjorde imidlertid lykke - ikke minnst Gudruns julekakene som hadde greiet reisen gjennem troperne helt fortrinlig, og nøttene, som hadde klart sig like godt. Bittes presanger til Brian blev mottat med begeistring. Ombord har vi samme tid som i Norge, så eftersom kvelden gik kunne vi time for time følge med i julen som den blev feiret hjemme - og vi visste at der gik mange tanker til oss. Vi hadde det nok

bedre enn mange hjemme trodde.

Hidtil har vi vært virkelig begunstiget av været efterat vi gik fra Kapstanden. Slingring har vi hat, det er så, men bare første dagen hadde vi så megen motsjø at farten kom ned i 7 knob, senere har vi rullet os frem med vel 10 knob og vinden har ikke vært over frisk bris. For min del er jeg sluppet vel fra sjøsyken. Jeg tok en drammamin tablet før vi gik ut og en til den første kvelden. Senere har jeg ikke rørt tabletterne, men de første dagene var jeg litt urven; ikke værre end at jeg hadde god appetit til hvert måltid. Ingen andre var plaget av sjøsyke heller, men nokså mange ombord fik en lei mavesjau; kanske fordi de hadde spist formeget frugt i Kapstaden. Friis-Baastad har et svært apotek med og han har endel erfaring i å bruke det, så han har fungeret som skibsdoktor til almindelig tilfredshet. Før har kom ombord var v.Essen lege, takket være utstyr han hadde fåt fra det svenske firma Astra, men han er blit utkonkurert. Essen ga forresten mig noen halspastiller som fik bukt med den sisste rest av forkjølelsen som plaget mig noe under hele op-

holdet i Syd-Afrika.

Jo, turen har gåt helt fremragende hidtil. Mellem 49° og 50° passerte vi den Antarktiske Konvergens - akkurat hvor vi skulde vente det. Lidt sønnefor så vi de første isfjellene, gamle sjøslitte fjell, som har ligget og vasket lenge. Idag - på ca. 57° har vi set mange, op til 8-9 stykker samtidig. Og det er blit vinterlig. Temperaturen er nede i 0 grader, snebyger. Viden er fra syd, men ganske løi. Vi har noe dønning fra NW så engang imellem ruller vi bra og skrivemaskinen hopper. Søndenvind er fint, den setter isen utover og fordeler den.

Igår tok vi en stor beslutning: Istedenfor å fortsette ret sydover for først å bruke flyene på flåttører går vi dirkete til "Maudheim" for å prøve greie al flyvning derfra med flyene på ski. Båstad kom til mig igår og spurte om vi kunne gå til Maudheim først, for det ville være en stor fordel å kunne prøve alt utstyret fra en sikker base. Så kunne vi gå østover å bruke flyene som sjøfly efterat der var vunnet erfaring med hensyn til navigasjon o.s.v. En slik plan kunne jeg ikke godta. Den vilde kreve 8-10 dagers

ekstra gange for "Norsel" og vilde innebære den resiko at et uheld østpå i slutten av januar eller beg. av februar kunne få meget alvorlige følger, for da ville årstiden være så langt fremskreden at det vilde bli umulig å skaffe hjelp fra Maudheim.

Siden den planen måtte forkastes begynnte vi å se på hvormeget der kunde utrettes fra Maudheim. Dette spørsmålet stillet sig anderledes nu enn det gjorde for noen måneder siden, ja til åg med end det gjorde da "Norsel" gik fra Oslo. Nå vet vi nemlig at der er lagt ut et stort depot 300 km SE for Maudheim og vi kan nå være temmelig sikre på at det går an å bruke depotet som en sekunder fly-basis. Baastad målte på kartet og regnet og kom til det resultat at fra den fremskudte fly-basen ville det være mulig å foreta fotografering til 15° øst - alstå å få med hele Wohltatmassivet. En så lang flyvning vilde naturligvis være noe resikabel, men resikoen ville ikke være større end resikoen ved å bruke flyene som sjøfly. Vi ville imidlertid ikke greie å fotografere barrieren østenfor ca. 10 graden, så noe ville vi tape ved å basere al flyvning

på å bruke flyene på ski fra Maudheim. Vi ville også miste muligheten for å få billeder østenfor Wohltat - massivet - kanske henimot Sør-Rondane, men dette hadde vi aldrig regnet med.

Med hensyn til flyvningen fra Maudheim var det et spørsmål om flyverne kunne finne tilbake til den fremskudte basen, for denne ville ikke være utstyrt med radio. Til dette var å si at på de fleste flyvninger ~~xik~~ ville det ikke være nødvendig å lande ved den fremskudte basen, men ruten kunde legges over den slik at flyverne ville bli kjendt med omgivelserne og at de, hvis det efter den lengste flugt skulde bli nødvendig å foreta landing, kunne finne plassen uten å kaste tid vekk med leting.

Skulde vi gå først til Maudheim måtte vi regne med at det var mulig å sende weaselerne ut til 300km-depotet. Giæver hadde stillet sig skeptisk overfor slik tur, men med de mange reservedeler og al den bensin vi bringer må vi gå ut fra at tur blir mulig. x)

Efterat Baastad og jeg hadde diskutert saken gik vi igjen over den med Guttorm J. og tilsidst med Brian

x) Se p. 27.

Roberts. Guttorm J. var helt stemt for å gå direkte til Maudheim, vesentlig fordi det vil være så meget sikrere å operere derfra. Briam R. var av samme mening. Begge fremholdt at hvis man kunne fly fra en fremskudt base ville man kan kunne utrette like meget som ved å begynne med å bruke flyene som sjøfly lenger østpå. Hertil kom også det moment at trods forsiktighet kunne det hende at flyet blev skadd ved sjøsetting eller når det blev tat ombord og da kunne vi resikere å være uten noe fotografisk fly før vi hadde utrettet noe.

Resultatet blev at kl 9 igårkveld forandret vi kurs og styrer nå ret mot Maudheim. Vi kan ikke vente å fortsette på en ret linje, for trolig må vi vestover når vi møter drivisen, men den tid den sorg. Jeg er gla over å ha tat bestemmelsen, for jeg har gruet mig til å operere med sjøfly. Men om vi kommer fort inn til Maudheim er et annet spørsmål. Tror det ligger godt an, for nå har vi frisk sønnevind, ~~som~~ den setter isen utover hvis den rekker langt nok sydover.

Imorges hadde vi telefonforbindelse med to kokerier, Ross og Suderøy. Begge fortalte at de hadde

hat megen søndenvind, men ingen av dem hadde vært så langt xx sydpå at de hadde set noe driv-is. Vi har endda et stykke å gå før vi kan vente å se drivis, men vi kommer nok til isen senest lørdag.

Ved ½ 12-tiden idag passeret vi "Suderøy" på 2-300 meters avstand. Lidt senere så vi to hvalbåter på vei tilbake til koka. Været er klarnet, solen skinner, men søndenvinden frisker på, så nå ruller vi noe igjen og ret som det er tar vi en sjø over bauen. Håper vinden ikke frisker mere, for det vil sinke oss.

Får så skrive et telegram til avisene. Det kan sendes sent ikveld, for G.J. har hat forbindelse med Bergen Radio hver kveld.

Tørsdag 28. des. 1950.

Igårkveld sendte jeg følgende telegram:

Svalis, Oslo.

Alt vel julestemning ombord tross moderat slingring stop Følgende anmodes sendt Aftenposten og NTB kolon Bra tur fra Kapstaden stop Går nå med kurs Maudheim for forsøke mest mulig luftfotografering defra med fly på ski venter treffe drivisen lørdag. Hilsen Sverdrup.

Det går fint. Idag har vi hat litt motvind, SW, men ingen sjø, så vi går som om det skulde være innenskjærs. Den roligste dagen siden vi gik fra Kapstaden for en uke siden - rettere den første rolige dagen. Nå har vi følge av den antarktiske pretel og av sne petrellen. Begge ser ut som små måker, men er mere tettbyggete. Jeg trodde at petrellen var småfugler - og der finnes småfugler blandt dem, men enkelte er så store som tyvjoer. Sne petrellen er helt kridthvie med sorte øin og nebb - vakerere end isrypen. Har set noen strimler av knult-is, men ingen hval. Driv-isen på lørdag?

Lørdag 30 des. 1950.

Nå er der liv ombord. Inat kl. 3 nådde vi isen, brede strimler av vinteris. Vi var på 65.8 S og ca. 1 W. Isen lå 100 kvartmil lenger nord end da Norsel var på disse kanter ifjor, rigtignok vel 3 uker senere.

Vi fortsatte med kurs mot SW til kl. 6, men da blev isen så tett forover at Jakobsen bestemte sig for å gå tilbake og søke vestover. Alt kl. 8 30 kunne kursen legges vestlig og når jeg skriver dette - kl. 10 går vi for fuld fart mot ~~SSW~~ WSW igjen. Vi har store klarer med isstrimler nordenfor oss og tettere is mot syd. Hist og her raker et tavlefjell op, men noen store isfjell har vi ikke set endda.

Der sat en enslig keiserpingvin på et flak og på et annet flak lå en skitten-gul sel. Ellers har vi set noen små-hval og vi har følge av våre trofaste petreller, sne patrellen og den antarktiske petrel.

Kl. 6 30 ~~purret~~ vekket jeg Baastad for å si at nå kunne han purre sine tropper for å gjøre KZ-en klar. Litt surt har det vært, ca -1° og små snebyger, men nå er kassen fjernet og flykroppen og vingerne skinner grønne og blanke. B mener at det vil ta ca 1 ½ dag å få vingerne på og flyet ellers klart. Imens går vi nå først vestover antagelig til ca 9 graden og der forsøker vi oss innover så langt det går og bruker så flyet.

Igår eftermiddag fik vi endelig forbindelse med Maudheim Snarby hadde vært syk. Han hadde fåt en mindre hjernerystelse, noe J. sier han har vært utsat for før, men nå var han bra igjen eller i det minste meget bedre. På base er bare 7 mann nå, 8 er ute på turer. Men alle tre weasler står klar utenfor stuedøren, så når vi kommer vil drosjebilene stå ~~k~~ på rad på kaien. Litt senere snakket vi med Rogstad i telefonen. Han visste ikke om bay-isen på Norselbukta var brutt op, for de ser ikke bukten fra Maudheim og ingen hadde vært nordover på noen dager. De

skulde se efter og skulde underrette oss idag. Men R. kunne fortelle at fra barrieren kunne de ikke se is. De hadde planlagt stor mottagelsesfest, men hadde vente oss meget senere, så visste de ikke om forberedelserne ville være avsluttet når vi kom. Nåja, vi er der ikke endda og selv om vi ikke er mere end ca. 300 kvartmil fra Maudheim er det uråd å si når vi kan vente å være der.

Ishavsgastene ombord føler sig rigtig hjemme idag. Guttorm J. strålet imorges : jo, dette er fine saker.

Søndag 31. jan 1950.

Været er ikke det beste. Igår tyknet det til ved 12-tiden og fra kl 18 av var det så usiktbart at vi blev liggende iro helt til henimot kl. 8 imorges. Da vi stanses hadde vi en enslig keiserpingvin ca. 300 m fra skuten. Den stod der, bøiet hode dypt ned og pusset fjærene - eller kanske var den på jegt efter udyr -, reiste så hodet, så sig om, bøiet sig igjen å ~~xxxx~~ fortsatte plukkingen. Av og til la den sig ned, men på hele natten flyttet den sig ikke - først da vi begynte å gå og satte kurs mot den forsvandt den. Den så så aldeles ensom og forladt ut der den stod som det eneste levende vesen omgit av is så langt øiet rak.

Vinden holdt sig på NE hele natten og barometeret fortsatte å falle til det stod meget lavere end noensinde på turen fra Kapstaden. Ved 8-tiden begynte det å stige og vinden svinget mot nord og drog sig efterhvert mot vest. Nå, ved 4-tiden, har vi liten kuling fra SW. Isen er temmelig tett og vi har ikke på lenge funnet noen sammenhengende råker, bare klaringer med tette isstrimler imellem. Men ~~xx~~ isen er råtten så det er let å ta sig frem gjennem den selvom det tar tid. Desuten er det fremdeles så lite siktbart at det er uråd å få noen oversikt over forholdene. Vi ~~xxxxxx~~ arbeider oss så smått vestover eller mot NW og så får vi håpe at det lettner snart så vi kan bruke KZ-en og få ~~xxxxxxxxxxx~~ greie på hvordan det ser ut sydover.

Flygruppen har vært i fuldt arbeide siden igår morges og nå står KZ-en ferdig til å prøves. Baastad var fortvilet igårkveld, for de fik ikke radioen til å virke. De arbeidet i timevis for å lete efter feilen og opdaget så at i bestikklugaret var to ledninger koblet til de forkjerte polene på batteriet. Den feilen kunde blit alvorlig hvis de hadde prøvet radioen for full fres, men heldigvis hadde de vært forsiktige.

Idag har vært drevet seljagt. Vi har skudt 7 Crabeaters og en Leopard sel! Imorges så Guttorm J. ikke mindre end 25 sel ligge på isen, spredt utover, det største antal vi han hadde set sydpå. Der var stort opstyr med masser av fotografiapparater isving da vi gik mot den første selen, men nyhetens interesse var snart over. Snakke om å skyte "sitting ducks"! Vi gik med Norsel ret på flaket selen lå på og av og til måtte vi skrike for å få den til å løfte på hode, eller kanske skyte et skremmeskudd for å vekke den så en kunde sikte på hodet. Blir en Crabeater såret går den ikke i vannet for den har den sine fiender, leopardselen og spekkhuggeren.

Den første selen vi skjøt - det var bådsmannen som var selskytten - var stygg å se til. Den hadde nok vært ute både for leopardsel og spekkhuggere, for der var fuldt av gamle rifter i skinnet og på den ene siden var der nylig revet vekk en stor flenge av skinnet. Det var en gammel hansel. Blandt de vi fik senere var der to rigtig fine hun-seler som knapt hadde en rift i skinnet og som var feite og kjøttfulde, så imorgen blir det kanske selbiff.

Da tre var skudt kom vi til et flak ~~med~~ hvor der lå to stykker sammen. Guttorm J. spurte om jeg vilde skyte. De to var de eneste som blev skremt av skuten. Som vi kom på kloss hold reiste de sig å begynte å virre frem og tilbake og siden skuten også beveget sig adskillig var det ikke let å skyte. Jeg fik den ene i første skuddet, men dermed blev den andre så skremt at den satte farten op og for frem og tilbake, men søkte ikke i vannet. Jeg såret den og langet så riflen til båsen, som sendte en kule gjennem hjertet.

En stund efter middag så vi en stor sel forut og v. Essen skulde få skyte den. Det andre skuddet hans - på kloss hold - gik gjennem hode. Det var en leopardsel som utstrakt var 3.20 meter lang. Stygg var den. Den hadde et stort hode, med en avskrekkende tanngar og magen var full av Crabeatersel. Ikke under at de stakkarne er redd for å gå i vannet.

Som vi gik videre stod der to små Adelie pingviner og viftet med armene og bukket til oss. Den leopardselen vi hadde skudt hadde nok vært en fare for dem også, så kanske var de taknemlige.

(Hele selfangsten i løpet av dagen blev 12 Crabeaters og en leopardsel).

Mandag 1. januar 1951. kl. 17

Det blåser stiv kuling fra WSW. Isen ligger i store strimler, som vesentlig går SW-NE. Vi har tat oss frem endel mot NW og må derfor ret som det er baue gjennem brukken is. Barometeret har steget sterkt og stiger fremdeles, men det er tydelig at der snart blir forandring. For en halvtime siden kom solen frem og ~~xxxxx~~ isen skinner. KZ-en står ferdig til prøvetur, men det er ikke tale om å sette den på vannet før vinden løier. Åpninger er der nok av her, så det skal ikke bli vanskelig å finne startplass.

Isen ligger svært langt nord. Nå er vi på 65 og ca. 5 grader vest og det betyr at vi har ca. 360 n.mil med is mellem oss og Maudheim, forutsat at lannråken ikke er veldig bred. Under disse forhold er jeg endda mere glad fordi vi gik vestover. Antagelig vilde isbeltet ha ligget langt nord borte på 15 øst også slik at der vilde det vært umulig å komme så nær barrieren at vi hadde greiet å sende flyet langt nok inn over fjellene. Nå får vi håpe at rekognoseringen vil vise at isen er såpas åpen innover at vi kan komme frem uten for stort hefte. Men hvem vet? Vi kan bli liggende her etpar uker hvis vi er uheldige og da blir tiden knapp.

Og igår var det nytårsaften. Den blev feiret stortx, med mindre høitidelighet og mere morro end juleaften. Vi lå stille, så alle mann var samlet i den store messen. Herlig biff med masser av løk, øl og dram. Og så begyndte sangene, norske sanger, alle de som er skrevet til pris av Norges vakre natur - fjell og fjord. De blev sunget med slik inderlighet at der var ingen tvil om at hver mann ombord fandt uttryk for sin kjærlighet til lannet gjennem sangene.

Der kom kaffe - åja, før den blev der holdt noen korte taler med tak for det gamle året - på ekspedisjonens vegne av Brian R. , v. Essen og mig (i omvendt rekkefølge) og med svar fra Guttorm J. Ved kaffen måtte hver enkelt synge en sang - til og med jeg (!) -. Min trøst var at v. Essen sikkert er minst like umusikalsk som jeg er. Og så kom der et utal av viser, kjxxxxxxx båsen blåste på munnspil og styrmannen akkompangerte med to teskjeer mot blikdåser og kopper. Tilslut blev det midnat og der var broget i messen i enstund mens alle prøvet å ta alle andre i hånden for å ønske godt år. Imens ulet vinden i riggen og vi seilet forbi isfjell så store som kvartaler.

Ikveld sender G.J. følgende telegram: Svalis, Oslo. Godt nytår. Går vestover i fordelt vinteris posisjon 65 40 4 vest. Frisk SW kuling KZ klar til rekognesering såsnart vinden løier. Sverdrup.

Tirsdag 2. jan. 1951.

Det er ikke blit flyvning idag. Barometeret går nedover igjen og stratusdekket ligger som et gråt ullteppe over oss. Vinden er på nord nu, NW tidligere. Vi er allikevel kommet et sykke sydover, for isen har vært tålig åpen. Der finnes ikke noen sammenhengende råker, men store klarer med isstrimler imellem og vi har tat oss frem omtrent i SW. Efterhvert er florene blit større og isen er langt mindre brudt end den var lenger ute. Guttorm J. ryster på hodet - han liker ikke å se så megen ubrukken is. Det kan bli verre lenger syd

Der har vært lite liv å se i isen. Like efter

middag, ved ½1-tiden skremte vi en svær keiserpingvin som la sig på maven og kavet sig vekk fra iskanten så fort den kunne. Sel har vi ikke set. Kanske holder Crabeateren vesentlig til nær selve iskanten.

Radioforbindelsen med Maudheim er dårlig. Igårkveld hadde J. Rogstad i telefonen , men så blev forbindelsen dårlig. Får håpe den blir bedre ikveld. Vi vil gjerne få noen værmeldinger fra dem, for det kan jo være artig å få erfaring for hvor pålitelige værvarsler de kan gi.

Stellet her ombord er helt førsteklasses. Hverk jeg eller noen av de andre sommerturister er vandt til så megen solid mat som den vi får her. Til hverdags er frokosten havregrøt og koldt bord og til søndags vanker der egg og bacon eller skinke. Mine britiske venner lot falde noen ord om at eggene altid var kolde, men jeg har opdaget at man bør helst være klar til å spise frokost før "Spisa" kokken - kommer for å si fr at maten er ferdig. Da kommer man mens eggene blir stekt og da kan man få et egg dirkete fra pannen på tallerkene

Middagen er kl. 12 og det er solide saker selvom der ikke hver dag vanker kalkun, slik som jule- og nytårsdag. Men der vanker kjøttkaker eller sausekjøtt eller erter-kjøtt- og flesk- som kan få tennene til å løpe i vann. Og til avveksling er der røkefisk eller bacalao av klipfisk. Den sisste setter nok bare nordmenne pris på. Jeg for min del forspiste mig nesten forlede

Aftens er der kl. 6, oftest noe varmt og desuten koldt bord. Og utenom er der kaffe å få - med kaker eller med smørrebrød - kl.10, kl. 15 og kl. 20, så ingen skal gå sulten herombord i mere end 2-3 timer.

Ikveld skal hele "ekspedisjonen" samles til en drink før middag. Første mulighet, for sålenge vi slingret på havet var der ingen glede ved det og siden vi kom inn i isen har flyverne vært for optat. - Vi trenger å sveise "eksp." noe mere sammen. Dette med to messer har sine svakheter.

Igårkveld drev Roberts og Foster på å måle det største isfjellet vi har set hidtil. Det var 800m langt, de lodrette sidene var 29 m høie og toppen var 36 m over vannet.

Onsdag 3. jan. 1951.

Prøveflyvning. Imorges ved 8-9 tiden klarnet det. De lave skyene forsvandt og fjærskyene over viste sig. KZ-en blev gjort klar, "Norsel" gik ut av den tette isen vi hadde ligget i om natten og inn i en klare som vel var omkring en km. lang og ca. 500 m tversover. Viden -NE - blåste på tvers av klaringen, som var fri for små-is og ga oss en fin startbane.

Kl. ½ 11 blev flyet sat på vannet 8-på luvsiden med båt utenfor for å holde det klart av skutesiden Baastad sat ved spaken og efterat han ~~prøvetx~~ kjørt rundt noen ganger, prøvet rorene osv og prøvet radio og radiokompasset tok han av. Det tok ham 17 sekunder fra han startet ved skutesiden til han var i luften.

Han kreeset omkring skuten i vel en ~~xxx~~ halvtime. De lave skyene var seget inn igjen, så skyhøiden var bare 800~~x~~ fot og den sank til 600 fot før han gik ned igjen. Det var derfor ikke meget han kunne se, han kunne bare ~~xxx~~ bekrefte hvad vi kunne se fra tønnen at der var meget vann mellem vest og nord, men lite i syd. Ellers var ikke turen idag for rekognesering, men for å prøve utstyret.

Siden ½ 12-tiden idag har vi arbeidet oss så småt vestover. Av og til har været vært så usiktbart at vi har stoppet. Det er bare å gå fra klare til klare og baue sig igjennem istunger mellem klarene eller gå gjennem tynn ny-is. Isen her er helt forskjellig fra isen nordpå. Der er den mere jevn, d.v.s. over store ~~xxx~~ strekninger er isen mere eller mindre av samme karakter. Her er der en blanding av gammel-ise og ny-is. Man får inntryk av at helt fra isen begynte å fryse har den vært utsat for stadige skruninger for her finnes

mange store florer xxx av temmelig gammel sku-is. Kanske er der noe av fjorårets is innimellem i disse floerene. Men der er også store florer av tynn is, som må ha frossét over brede råker sent på vårparten. Der er forbausende megen sne på isen. Sneen er 30-40 cm tykk og på de tynne floerene er der så megen sne at selve isen ligger helt i vannflaten.

Vi tok en sel idag, en rigtig fin hansel, fet og kjøttfuld. En Crabeater. Idag hadde vi selbiff til middag, med mye løk. Jeg skal si den faldt smaken! I vår messe blev fatet tømt, noe som ikke hender så ofte. Den eneste som bare smakte på kjøttet var Anders Jacobsen, som er prisipielt imot selkjøtt. Men selv han måtte innrømme at der var ikke noen usmak på det.

Foster har tat en rekke solhøider idag, mest "grøt-sol". Det viste sig at vi er ikke så langt syd som vi trodde. Finner vi ikke mere fordelt is lenger vestpå kan det ta tid for oss å nå inn. Får håpe at mine smukke resonnementer om at man altid kan komme gjennem isen mellem 10 og 15-graden vil holde stikk trods den dårlige begynnelse.

Der er meget fint utstyr å se herombord. Essen har med sig ulike typer av anorakker osv. for å prøve dem og Stig Hallgren er vel forsynt med varme klær i mange farver. Engelsmennene og Jelbart er ikke så påtagende velkledte, men er alle vel utstyrt, Roberts med slike klær han har brukt nordpå og J. tydeligvis med utstyr fra Heard Island. Jeg faller helt igjennem for mit utstyr er meget spartansk og ikke kan jeg optre i varierende antrekk heller. Men jeg er varm nok og det er hovedsaken.

Igårkveld hadde vi en times samtale med Maudheim. Gjæver var ved Maudheims mikrofon og fra Norsel snakket vesentlig Guttorm J. og jeg. Fra Maudheim ser de fremdeles ikke is, har ikke set is i de sisste to måneder. Isen på Norselbukta er brukket op og det meste er

drevet ut, men der ligger endda omkring 20 m brukken bay-is utenfor "kaien". Den er uforandret fra ifjor, men weaselveien fra ifjor er ubrukbar pågrunn av sprekker. Der går imidlertid like godt å kjøre ret innover fra kaien.

Den sisste vinden har desverre lagt op endel skavler på sjelf-isen, så startforholdene er ikke så bra som ifjor. Giæver mente at startplassen var brukbar og at det i alle fald vilde mulig å jevne den ut noe. Desverre viser det sig at weaselerne kan slet ikke brukes til å kjøre ut bensin til 300 km depotet. Dette hadde Giæver fremhevet i tidligere telegram, men jeg var ikke klar over hvorfor han mente de måtte spares. Han forklarte nu at de forsterkete beltene som blev laget ombord i "Thorshøvdi" var nå så nedslitte at det vilde være uforsvarlig å begi sig ut på langtur med

langtur med doningerne. Det vil ta lang tid å lage nye forsterkete belter. Det hjelper derfor ikke at vi nå bringer dobbelt set av alle de reservedeler som blev ønsket, for disse er til motorene. De har deler til å lage nye forsterkete belter, men det tar tid. Dette betyr at skal vi kunne nå lengst østpå under flyvningerne, må vi fly besin ut, men det mener Baastad kan gå hvis forholdene ellers er bra. Heldigvis går det endda an å få vite ~~xxxx~~ hvordan sneforholdene ved depotet, fo Schytts parti ventes ikke å nå dette før ca. 10 jan. Giæver fortalte hvordan de to sledepartiene var sammensat, men jeg forsømte å skrive navnene ned med det samme og husker dem ikke.

Ellers stod alt fra til. Snarby var helt bra igjen. At karene gler sig til besøket er greit nok, men de hadde ikke noe imot at vi brukte noen dager innover, for de hadde forberedelser å gjøre. Vi blir vel mottat i stor stil, med musikkorps og rødt teppe!

Nå, kl. 8 går det mot SW med fuld fart. Får håpe det varer.

Torsdag 4. jan. 1951.

Det varte ikke. Nå er klokken blit ½ 8 og vi har ligget på samme flekken siden kl. 9 imorges og har utsikt til å bli liggende her lenge enddat. Kanske.

Inat fortsatte vi mot SSW gjennem store klarer, men ut på moggensiden blev det nødvendig å kroke for isfloerene blev større og strimlene mellem klarene blev tyngre. Og ved 9-tiden blev det helt stop.

Vi var kommet søndenfor den antarktiske sirkel og var blit motta av flokker av nysgjerrige Adelie-pingviner. De stod sammen i grupper på 10-12 stykker, nikket til hverandre eller pusset på fjærene indtil de blev enige om å fortsette . Da la de sig ned på isen og krabbet bortover i utrolig fart. Ved ½10-tiden kom en flok på 40 av dem marsjerende sydover på styrbord side. Da blev der liv i gutta. Den ene efter den annen kom sig ned på isen, de fleste med fotoapparater. Sålenge tilskuerne nermet sig langsomt blev de innfødte stående iro, men kom de for nær flyttet de på sig.. Om en stund var der 8-10 mann nede på isen og de omringet en flokk på omkring 20 stykker og prøvet å fange endel. Det var håpløst å nå igjen en pingvin som la ivei for fuldt alvor, men her var der altid en til å avskjære veien, så de for omkring som forvirrete sauer. En efter en blev tat, men ikke godvillig. De slog med vingestubbene og nappet en nebbet. Essen fik tak i en som var rigtig livlig. Den bet ham i øret og la sit visitkort i lommen på skinnjakken hans..

Så kom jegerne ombord, noen med en gås under armen, andre med en under hver arm. Ombord blev stakkaren fotogrfaert i alle mulig stillinger og situasjoner og blev så sluppet på dekket. Noen fandt straks vei ut gjennem de store spylgattene, andre måtte fanges igjen og lempes over rekken. Det generte dem ikke. De satte kurs for nermeste iskant, skjøt gjennem vannet og ret

op på isen, hvor det lannet på beina og stod stramme som grenadérer ~~xxxxxxxxxxxxxx~~, snudde sig mot skuten og trasket så rolig bortover til de fandt en felle. Hallgren filmet så det stod efter, og hvis han holdt sig iro kom en pingvin ret som det var inn på en avstand av to meter hvor den stod å småskjente og viftet med vingestubbene.

De kar en voldsom kraft i de småvingene sine. En av dem som var tat ombord stod med ryggen mot maskinkarmen og hvis en stak hånden bort gik vingen som ~~xx~~ propeller og slagene sved.

Imens begyndte isen å sette sammen. Guttorm J. prøvet å bakke ut, men skuten var kjørt så fast at den var ikke til å rikke. Vi lå an SW og på begge sider hadde vi florer av gammel skruis, så store at vi kunne ikke se over dem fra broen. Forut hadde vi 60-80 meter til bred råk og agter var propel og ror fri. I to timer var alle mann isving med å skyve is agterover og 5 dynamitpatroner blev sat av for å brekke den isen som stak dypt. Ved ½ 2-tiden, akkurat som det så ut til at skuten begynte å bli fri, satte isen på for alvor. Skruingen varte i en times tid. Der blev lagt op en fin skrugar forut, om bagbord knustes isen og tilslut blev råken agtenfor oss lukket til. Like efter det ga presset sig, men lå "Norsel" med slagside til ~~x~~ styrbord og med uhyggelig meget is under sig, ikke min~~t~~ agter.

Der blev igjen fotografering så det stod efter, og fotografene blev efterhvert uvørne og sprang bortover isen uten å se sig for. Det var ikke få som blev våt på føttene og Jensen gik i til livet, til stor morro for Kjellberg, som ba ham gå i engang til så han kunne få et godt billede.. - Før middagen blev kryssningen av sirkelen, møtet med pingvinene og med den første skruningen feiret med en drink. Vi har samlet oss til en slik drink etpar ganger nu; det hjelper merkelig til å sveise partiet sammen.

Isen har slakket endel nå og der har åpnet sig en liten råk på stybord side, men med al den isen vi har under skuten blir det nok et problem å komme ut av knipen. Det later ikke til å affisere Guttorm J. så det er ingen grunn til å bli bekymret.(?)

Foster har drevet på og har tat observasjon efter observasjon idag. Efter disse er posisjonen 66° 48' S, 11° 28' vest. Vi er ikke mere end noen få kvartmil sønnenfor sirkelen og vi har vel 240 kvartmil igjen til Maudheim. Det er bare i NE vi har megen vannhimmel, sydover ser det helt tett ut, men vi ser ikke langt. Vi får håpe vi kommer herfra og ut i råk hvor vi kan bruke KZ-en. Har netop snakket med Baastad og vi er enige om at der bør settes igang med å montere C-5-en for ikke å tape tid når vi kommer til Maudheim. Nå skal G.J. søke å kalde Maudheim, men der er ikke stort vi har å si dem og neppe noe de har å si oss.

Fredag 5. jan. 1951.

Det er utrolig hvor forholdene forandrer sig. Selvom G.J. var ubekymret igårkveld må jeg tilstå at jeg syntes situasjonen var noe betenkelig. Selv kunne vi ikke gjøre noe, for det vilde være umulig for oss å få vekk al den isen som lå under skuten; derfor måtte der skje noe før vi kunne komme løs - og det kunne ta dager eller uker før vi kom ut av klemmen. Men der skjedde noe tidlig på natten. Ved 3-tiden begynte det å skrue igjen, men fra en annen retning, med det resultat at "Norsel" blev presset ut av isen med bauen først. Men dike efter blev den fast igjen, men ikke på langt nær så ilde. Kl. ½6 løsnet isen og vi kunne gå et stykke mot SW. Vi lå i en klaring med megen og tung is omkring oss, så KZ-en blev sendt op. Meningen var at efterat ha prøvet kompass og radio videre skulle den fly ut ca. 10 min på forskjellige kurser mellem SSE og SW. Efter prøverne fløi den ut mot SSE til en avstand av 28 km fra skuten og i en høide av ca. 2000 fot. Da

den vendte til bake (start kl 8 50) gik den ned fordi motoren var ikke helt tip-top, lannet kl 9 41.

Flyverne, Baastad og Jakobsen sammen, kunne fortelle at mot SW var der tålig fordelt is og lenger vest så de råker som gik sydover. Mekanikerne gik igang med eftersyn av motoren og mens dette pågik skulde vi søke sålangt mot SW som forholdene tillot. Og skulde så søke sydover - om mulig.

Nå er kl. snart 20 og vi går fremdeles sydover! Vi har funnet mange brede råker men fra 16 til 18 gik vi vesentlig gjennem tynn råtten-is og måtte av og til stange gjennem harde isstrimler. Nå har vi snart gåt sydover med fuld fart i to timer, men som jg jeg sitter og skriver har vi mødt mere is igjen. Den er ikke tett, så kan vi fortsette på kursen. Der er megen mørk himmel i syd så vi skal vel kunne ta oss frem endda en stund. Får fortsat håpe det besste.

Har tat to sel idag, nei tre, for styrmannen skjøt en sel med revolver kl. 4 inat. I eftermiddag fik vi en Ross-sel foruten en Crabeater. Desverre blev Ross-selen skudt gjennem hodet og dette blev yderligere skadd av hakapiken, så skallen blir ikke så fin som den burde ha vært. Instruksen er nå: bruk ikke hakapik på Ross-selen. Vi har desuten set flere Crabeaters på isen, men nokså langt vekke. Og noen av våre små venner, Adeliepingvinene.

Igårkveld kom solen frem og jeg tok mig en tur på isen for å fotografere en flok som holdt til agtenfo for skuten. De var ikke blit skremt så jeg kunne gå helt inntil dem og fotografere på mindre end to meter. Skjortebrystene var skinnende blanke - helt sløvglinsende og jeg håper bildene blir bra. Fik også noen bilder av "Norsel" som bør bli vakre.

Isen her sørpå er ganske merkelig og anderledes end jeg hadde tenkt mig. Helt forskjellig fra isen nord

nordpå. Nordpå treffer man oftest store strøk med ~~xxx~~ noenlunde ensartet is, men her er der en blanding av mange typer. Jeg tror at det aller meste av den isen vi har set er frosset i løpet av sisste vinter, men hele vinteren igjennem har den vært utsat for voldsomme skruninger og til alle tider har der dannet sig klaringer og råker som er frosset over, Vi finner derfor svære florer hvor isen er veldig opskrudd, men uten lengre sammenhengende skrugarer, innimellem ligger florer av tynnere is som er mindre skrudd og ret som det er kommer man borti store flak av ganske tynn is, som nå er så råtten at "Norsel skjærer igjennem for fuld fart og disse må ha frosset sent på våren. Mellem florene er der store klarer, men få råker. ~~Dexxtxx~~ Den groveste isen er ubrukken - og i de sværeste florene finnes kanske noe fxjorgammel is.

Innimellem ligger også noen store koss av veldig upskruet is. Disse kan være dannet ved at store flak er tørnet mot isfjell. Siden middagstid idag har vi nesten ikke set isfjell, men vi hadde mange omkring oss imorges. ~~D~~ Oftest er der råk "bak" et isfjell, for det beveger sig med den dypere strømmen og pløier gjennem isen, men de siste fjellene vi så idag lå i tett is. Ellers går nok strømmen nordover her, for observasjonerne setter oss stadig nordenfor bestikket.

Det er påtagelig hvordan stemningen ombord skifter med isen. Ikveld er her herlighet og glede - og mange speskulasjoner om vi skal nå Maudheim på søndag! Jeg negter å gjette, men mit humør - det indre - veksler også like fort som isen. Kommer vi ikke inn før - si den 10de - har jeg gjort mig skyldig i en lei feilregning. Nei - ikke skal jeg ha noe å gjøre med et slikt foretagende engang til. Men vakkert er her enten vi går eller ligger fast. Her er den fred vi alle lenges efter og har så vanskelig for å nå.

Lørdag 6 jan. 1951.

Nei- makan skulle en ikke ha set. Siden vi satte kurs sørover igår har kunnet fortsette for fuld fart med noen få svinger vestover for å komme forbi endel store florer. Idag ved ½12-tiden begynte vi å merke litt dønning, vinden var SE og frisket, - og kl 12 var vi i åpent vann.' I åpent vann med 80 kvartmil igjen til Maudheim.

Når jeg skriver dette, kl. 17, ser vi lysningen over sjelf-isen i sør og kl. 8 venter vi å stå inn Norselbukta. Dermed vil første etappe være vel over - og jeg mener vel. Noen hver ombord hadde sine bekymringer i sisste uken - vi var redde for at vi var for tidlig ute - men jamen er det gåt fint allikevel.

Søndag 7 jan. 1951.

Vi kom inn før kl. 8. Kl. ½7 mens vi "sommerturister" endda sat ved bordet kom Kjellberg i døren: "Nå må dere komme å se på innseilingen, vi er langt inne i Norselbukta! " Vi på dekk. Der hadde vi barrieren på begge sider og foran oss de trekkene vi hadde lært å kjenne fra fotografiene. Selve kaien lå noe til høire, skjult bak det store fjellet. Godt navigert. Fremragende godt.

Kaien hadde forandret sig lidt fra ifjor et lite stykke var brukket av og hadde gjort plassen trangere. Vinden stod ret på, men der gik kraftig strøm utover, så det var vanskelig å manøvrere, så vanskelig at efter etpar forsøk måtte guttorm opgi å komme inn til den vesle lave dokken og istedet søke inn like østenfor hvor isen var noe høiere og hvor den skrånet nokså brat opover fra kanten av. Noen minutter før 7 sprang førstemann over rekken for å ta imot fortøiningene og kl. 7 lå "Norsel" der vel fortøiet. Der blev vekslet noen håndslag.

Da vi sisst hadde forbindelse med Maudheim, kl 21 igår fredag hadde Guttorm sagt at vi var kommet løs av isen og gik sydover i fordelt is. Han hadde avtalt å kalde Maudheim igjen lørdag kl. 1/4 9 - og hverken vi eller de hadde tenkt oss muligheten av at vi kunne nå frem før den tid. Vi var derfor kommet inn uventet tidlig.

Guttorm gik op i bestikken, kaldte Maudheim og ba om å få sendt en taksi ned til dokken, men ingen ventet å høre fra oss på den tid så der var ikke svar å få. Vi fik rusle opover. Været var ikke rent ille. Det blåste og føk endel, men ikke værre end at vi kunne se stakene som førte inover mot Maudheim. Jeg somlet lidt for å få tak i etpar ski, så fire mann av besetningen drog ivei foran mig. De gik fort, noen på ski, noen tilfods, og jeg greiet ikke å ta dem igjen. Det var let å holde veien, for fokket var ikke værre end at en kunne se fra stake til stake og desuten var der tydelige weasel spor. Sjelf-isen gik i bølger og først på noen hundre meters avstand fik jeg øie på Maudheim. Ra-win huset stod oppå sneen som et gult skur, men ellers så en bare et virvar av radiomaster og ikke antydning til hus, bare en svær snehaug.

3 av besetningen og Anders j.

Der stod noen ski oppå haugen og jeg tok mig dit og spendte skiene mine av. Like ved skiene lå noen lemmer med en åpning imellem, akkurat bred nok til at en mann kunne skli ned. Jeg steg ned forsiktig, men mistet fotfestet, og akte etpar meter nedover på baken og plukket mig op mellem kasser som alle var merket NBSX. Det var såvidt jeg kunne skimte merkene, for overgangen fra snelyset ute til halvmørket i gangen var for brått. Jeg lette mig innover, tok første sving tilhøire, famlet mig frem til en dør og gik inn. Jeg var kommet inn i radiohytten, hvor fire-fem mann drev på og vasket gulvet. - Det hadde ikke vært bare tøv og tull når Giæver hadde sagt at vi måtte la dem få tid på sig til å vaske gulvet og

tørke vann. Med alt sneværet de sisste ukene hadde det vært uråd å holde skikk på sakene.

Da øinene blev noe mere vandt til halvmørket kjendte jeg karrene. Det var Schumacher med stort sort profetskjegg, Liljequist like ivrig som før, Rogstad med et eneste ~~stort~~ grin over hele ansigtet, Quar stram og blid og Ekstrøm et stort smil. Like efter kom Giæver inn, blek og betat, for overraskelsen hadde nok vært stor både for ham og alle de andre.

Han fortalte at efter samtalen fredag kveld hadde de ikke tenkt sig muligheten av at vi kom inn før om flere dager, men spenningen hadde nok vært stor allikevel, for få av karene hadde sovet bra den sisste uken. Det var en av besteningen, Henry Berthelsen som hadde nådd Maudheim først. Han hadde ikke funnet noen nedgang, men hadde set et vindu som såvidt var synlig i en gavl som stak op lidt. Giæver hadde hørt bankingen og en som ropte :"Er her folk?" Og selvom vi var ventet hadde det vært et sjok å høre en fremmed stemme.

Vi merket hvordan overraskelsen virket. Karene bare så på oss, de visste ikke hvor de skulde begynne, hvad de skulde spørre om. Det var som generte barn.

Om en stund blev jeg med Giæver inn i det andre huset, hvor Snarby var i full virksomhet i byssa. Det huset var mere trivelig, med byssa i det ene hjørnet, stor og rummelig, med langbordet med skinnende ren voksduk og med bokhyller langs ene veggen - og med de tre flag mellem billedene av Kongen og Kronprinsfamilien. Vi slog os ned ved bordet. "Vilde vi ha kaffe Jo, tak - det kunne smake. Snarby dekket op med nette små kaffekopper - ikke de manna-koppene som brukes til hverdags, og med syv slags julekaker, og Liljequist fandt frem punsj. Det var ikke lenge før den første underlige stemningen forsvandt og før Giæver fik farge i kinnene og samtalen blev livlig.

Der blev stor glede da jeg sa at vi regnet med å bli liggende i tre uker, så vi vilde få tid til å snakke ut, vi behøvet ikke å søke å huske på alt det vi hadde å si ~~nå~~ akkurat med det samme.

Der blev megen snakk utover kvelden. Ved 9-tiden kom der bud fra Rogstad: nå hadde han sledepartiet i radion, ville Giæver og jeg komme inn i radiorummet. Det var første forbindelsen med sledpartiet "de fire Røer" (Roer, Robin, Roots og Reece). De var nå nådd frem til "advanced base" efter en tur på 18 dager. Var blit heftet av styggevær, men hadde nå strålende vær, stille, klart og ubegrenset sikt.

Jeg vilde gjerne vite hvordan sneforholdene var, særlig om der var skavlet. Nei der var ikke skavler. "Var sneforholdene som sisst?" - "Ja". Det høres bra ut. Rogstad fortalte at "Norsel" var kommet og slog radioen over til "Norsel". Guttorm kaldte: Hallo sledging party, hallo sledging party, Norsel calling, Norsel calling" - og så tonet der utover sneviddene: "Gud signe dig Norge -" og "Jeg minnes et land ..", sunget flerstemmig av "Norsel"s kor! Vi undret om karene der ute hadde krefter til å ~~xxxxx~~ sveive for å motta sangene - de har jo ikke batterier og må bruke kreftene hver gang de skal sende eller motta, og det er tungt arbeide. Men de hadde holdt ut. Idag fortalte Guttorm at da han sa farvel hadde Robin svaret og takket for sangen. Nokså rart at første forbindelsen med sledepartiet fik de den dagen vi kom. De hadde ikke hørt tidligere for radioerne var lagret ved advanced depot.

Først ved ½12-tiden brøt vi op og kl. 12 1/4 var vi ombord. Ekstrøm hadde kjørt Snarby ned og de drog hjemover da vi kom. "Vi" var "sommerturisterne", Jelbart, som var strålende fornøiet med sit nye hjem, flygruppen, undtagen Baastad, og tre mann fra "Norsel". Det blåste og føk verre på nedturen - og en halvtime efterat vi kom ombord glap agterfortøiningen, men

"Norsel" svinget bare rundt, hun lå inne i en liten vik, og blev fortøiet pånyt med styrbord side mot dokken.

Baastad hadde vært en tur for å se på sneforholdene. De er ikke bra. I de sisste tre ukene har det blåst og snedd ustanselig og der lagt op tildels store skavler. Den fineste flyplassen i verden er blit ødelagt. Men det er ikke verre end at det vil gå å slette ut en startbane. Ved hjelp av en eller to weasler og 15-20 mann skal vi få en startplass iorden på en dags tid.

Imorges blåste det verre end noensinde og fokket stod høit. Baastad var som rimelig kan være, temmelig ulykkelig, for det er uråd å begynne arbeid med flyene, men det er ikke noe å gjøre med det. Vi får stole på at bedrer sig og ifølge Liljequist var der gode utsikter til at situasjonen vilde forandre sig. nå ligger Maudheim ved randen av et høitrykksområde; hvis dette brer sig noen utover skulle vi få godvær. Når jeg skriver dette, kl. 14, har vinden løiet sterkt og luften er blit klarere. Baastad, Andres J og Essen gik til Maudheim kl. 11, men ellers er alle mann iro.

Jeg er noe bekymret over hvor trette og slitne karene på Maudheim virket, alle undtagen Ekstrøm og Snarby. Meteorologene prøver å utrette for meget. Det er deres ærgjerrighet å få en ubrudt serie av radiosonder og rawin obs. og derfor arbeider de uavbrudt uten hensyn til søn- eller helligdager. Og de kommer lite ut i friluft og de får lite mosjon. Jeg må snakke med dem og med Giæver om dette. Det er bedre å få noen huller i rekkerne end at meteorologene skal slite sig ut. Og det kan nok være nødvendig å innskjerpe at alle må se til å ta regelmessige turer. Hadde ventet Giæver ombord idag - og kanske kommer han senere på kvelden hvis vinden fortsetter å løie.

Maudheim, søndag 7. jan, 1951.

Svalis, Oslo. (BT)

Alt er gåt fint men idag stiv kuling tett fok umulig montere fly stop Følgende bedes sendt Aftenposten og NTB quote Nådde isen 30 jan på O meridianen 65 syd gik vestover tildels tett is til 12 vest 67 syd hvor 5 februar flyrekognesering viste råker sørover fortøiet Norselbukta lørdag kveld fralandskuling snefok alt vel Maudheim unquote Kontrakten Norsk Brenselolje kan fornyes. Hjertelig hilsen

Sverdrup

BT Gudrun Sverdrup
Løvenskioldgt 24 B, Oslo.

Hjertelig takk julegaver nytårshilsen stop Hidtil alt bra men bank alle bord stop Ankom Maudheim lørdag kveld kl 7 rykende snefok tilbakela sisste 240 kvartmil på et døgn overrasket de syv hjemmeværende stop Idag uvirksomme grunnet kuling men med en ukes govær januar grier vi jobben stop Hilsener til alle flest til dig

Harald

For nearly eleven months the men at Maudheim had lived their isolated life, surrounded by the monotonous whiteness of the Antarctic glacier. By the middle of december eight men had left on sledge trips from which they were not expected to return until early April. The seven remaining at the base had had a trying time, because since Christmas it had been blowing and snowing continuously, entrances had been filled by driftsnow and the air in the huts had become foul because no sooner had the openings for ventilation been cleared from snow before they were again filled. The temperature had just been high enough to cause the snow over the huts and passage ways to melt and water to drip down everywhere, refreezing on boxes and packing cases. Keeping the routine work going had been tough, but the men had been cheered by the news that the "Norsel" had set course for X Norsel Bay.

On January 5th ~~the~~ Captain Guttorm Jakobsen had reported the position of the "Norsel" to be about 240 nautical miles to the north of the barrier. She was advancing through narrow leads between huge and badly hummocked floes. The men at the base told themselves that they would have to be patient for many more days. They were therefore taken by surprise when in the evening of January 6th, at about 8 p.m., they heard someone knocking at the one gable window that was barely above the snow and heard a strange voice calling: "Is anyone at home". Soon afterwards the men from the "Norsel" stumbled or slid down the narrow holes leading to the quarters. ~~There were~~ Greetings and handshakes, were exchanged but with ~~but also~~ a peculiar ~~funny~~

feeling of something strange and unreal happening. That feeling was strong among the men at the base. Some were pale with the excitement, others were looking at us with wondering eyes as if we were men from Mars. Even if we were expected the suddenness of our arrival, the sudden break of a years isolation, came as a shock that had to wear off before the conversation became coherent.

The "Norsel" had made a quick trip from CapeTown. We left on December 21st and in the early morning of the 30th we reached the pack ice at the 0 meridian in 65 S. The "Norsel" had rolled and pitched but had been fortunate in escaping the dreaded gales of the roaring forties. In spite of the rolling the cooks had served the Christmas turkey with all the trimmings.

On the 26th we had decided to change plans. Instead of going east and first use the photographic plane on floats we would go directly to Maudheim and use the plane on skis. This operation would be much safer and with some luck we could cover the desired area.

The first ice we met was thin and rotten, but soon it became heavier and, relying upon his experiences from last year, Captain Jakobsen headed W and WSW. Little life was to be seen. Some petrels, one or two isolated Emperor Penguins ans a few seals. Some seals were shot, including one Leopard seal and one of the rare Ross seals.

On the 4th we met flocks of the small Adelie Penguins who are so curious that they waddle right into the camera. At noon that day the "Norsel" got stuck between two huge floes and before she got loose the ice started jamming. In a short time pressure ridges had been built up ahead and astern, and

when the pressure ceased "Norsel" had ice under the entire hull, but the captain was not worried, the ice would open up again. It opened sooner than we had dared to hope and in the morning of the 5th the "Norsel" was again free to move.

The small plane had been made ready and tried . Now ~~it~~ Friis-Baastad and Anders Jacobsen made a short flight during which they ~~aviators~~ saw leads to the SW and, at some distance, leads running North-south. In the evening captain Jakobsen could report to Maudheim that we were 240 miles to the north and making good progress. But would it last? It lasted. At noon on the 6th we reached open water, ~~nearly~~ about 60 miles off the barrier. In spite of poor visibility the captain hit precisely the entrance to Norsel Bay ~~on the nose~~ and at 7 p.m. we were moored alongside of last years dock, which had changed only little.

We had not been able to keep Maudheim imformed because Maudheim had been instructed to listen to us at 9 p.m. Therefore, there were no persons to welcome us, and the land itself gave us a cold reception. A small gale was blowing from the east, obscuring everything but the nearest features. On the slope to the south we could barely discern the first stake that marked the direction to Maudheim. A group of us started for the base. We came up on the undulating platau of the shelf-ice, but could only see a few hundred yards ahead. After a stiff half hour we approached a wide mound close to which radiomasts were vivible through the drifting snow and ~~xxxxx~~ from ~~xf~~ which a few pipes appeared to jut up. This was Maudheim, just a few dark specks in the milky whiteness of the snow that blended without contours into the grayish sky.

In the mound the two huts were buried, separated by complicated passage ways built by boxes which were filled by

supplies. In one of the huts the meteorologists and the radio operator had their sets of shiny instruments which looked strangely out of place in this lonely locality. In the other hut the neat and well equipped kitchen and the long table with its white oil cloth showed that the material needs were taken care of. Each of the individual cubbyholes bore the personal imprint of its occupant. But the seven men showed the strain of the long winter during which the days had been so crowded with work that there had been little or no time for relaxation.

Our concern now is that as long as the bad weather lasts no photographic flights can be made. We have to hope for a change, and the change must come soon because there is not much left of the miserable antarctic summer.

H. U. Sverdrup

Tirsdag 9. jan 1951.

Igår førte jeg ikke noe inn boken. - Søndag e.m. brukte jeg vesentlig til å skrive den artikel til avisene, som er vedlagt. Egentlig skulde Brian ha skrevet denne og en eller to artikler til, men han fik snakket sig fra det og har nøiet sig med å gå over sproget - uten å finne stort å rette på.

Igår, mandag 8/1, blev flyene tat på isen Alt søndag, mens det blåste som bare rakkeren, hadde mekanikerne, Andreassen og Jensen, tat flottørene av KZ-en og montert skiene og hele eftermiddagen hadde de jobbet bak i halen på C-5-en. Da kvelden kom var de også så trette at de bare stupte i køiene.

Mandag, igår, stilnet det. I løpet av natten var et stykke av kaien brukket av, et fremspring, som bare var iveien, så Norsel blev svinget rundt og lagt med styrbord side til dokken. Vingene blev forsigtig båret over rekken og ut på isen, som akkurat lå i høide med det lave agterdekket. Der var manskap nok til å greie det uten vanskelighet.. Allikevel var vi noe redde, for ved midtskibs gik der en bred sprekk, så hele stykket flyet måtte settes på i første omgang kunne brekke av og komme i drift.

Ved middagstid blev flykroppen løftet og svinget over rekken. Det var ikke nødvendig å bruke vinsjen, det greiet sig med taljer fra den lange bommen agter. Guttorm stod selv ved faldet og der var mange ivrige hender til å svinge flyet, hale det utover og holde det støt når det blev låret. Klokken 12 stod det på isen - akkurat som kokken hadde sat erter kjøtt og flesk på bordet.

Over middag var det å ta fat igjen. Flyet blev løftet, understellet blev sat på og skiene montert. Det var nær ved at et helsikes uheld kunne ha hendt.

Mens monteringen pågik brakk et stykke av isen av og det manglet bare en fot eller to på at den ene skien til C-5-en hadde gåt på sjøen - og sunket på 400 meter. Det hadde vært fine saker! Men der skjedde ingen ting, så det er unødig å spekulere over hvor illle det kunne ha gåt.

Mens monteringen pågik tok jeg en tur op til Maudheim.. Jeg ruslet avsted ved ½3-tiden. Været var lettere, men oppe på sletten blåste det fremdeles en 8-10 sekundmeters vind. Jordfok, litt surt påskevær. Men det holdt på å klarne. Efter 10 min. så jeg radiomastene - og Maudheim så noe mere tiltalende ut end på lørdag da man nådde helt innpå før master og meteorolobur osv. dukket ut av snødrevet. Jeg mødte Quar og Ekstrøm, som netop startet for Maudheim med sleder på slep for å begynne opkjøringen. Da de kom tilbake senere på kvelden kunne de fortelle at nå var C-5-en montert med vinger og gode greier og var blit tauet overfor den øverste sprekken, hvor den stod trygt.

Efterat jeg hadde hilst på meteorologene og Roggen gik jeg med Giæver inn i opholdshytten hvor vi sat i etpar timer og pratet. Idag lo han over den mottagelsen vi hadde fåt på lørdag, men både han og de andre var helt på det rene med at ankomsten vor hadde vært et sjokk. Både G. og de andre hadde fåt sin naturlige farge igjen i ansigtet og så meget ut.

Vi snakket lenge om alle deltagerne. Giæver mente at selv kunne han godt greie en vinter til og mente også at det var helt nødvendig at han blev. Det var helt klart at med de mange gemytter og de mange opgaver var det helt nødvendig at der var en som ved leilighet kunne læse loven og blandt de andre var der ingen som kunne overta den jobben. Han hadde nu vært boss i et år mens de andre hadde vært på like fot - og det kunne skape vanskeligheter om en av dem nu skulde overta hans befatning.

Om de enkelte deltagere hadde Giæver mest godt å si. Men desverre var der noen disharmoni - og det skyldtes to personer, Wilson og Schytt, særlig den sisste. Wilson var vimset og plaget de andre med sine stadige blodprøver osv. Englenderne var istand til å le av ham - til ikke å ta endel av hans mange forslag alvorlig, men noen av de andre ergret sig.

Det var verre med Schytt. G. hadde ingenting å utsette på S.s dyktighet og arbeidsiver, men der var nok meget å utsette på hans optreden. Det var tydelig at han opførte sig overlegent, manglet takt og hensynfuldhet. Det hadde gåt så vidt at "Knalle" Ekstrøm var kommet inn til G. og hadde grått fordi han greiet ikke den måten S. snakket til ham. ~~Det skal te også vanskeligheter at S. ikke tok hanen til andre deler av programmet end sit eget. Hans program måtte gjennemføres, koste hvad det koste ville.~~ G. innrømmet at S. sparte aldrig sig selv og arbeidet hardt, men dette var ikke nok, han burde ta hensyn.

Desverre var S. efterhvert kommet i skjev stilling til de fleste andre deltagere. Det går vel et år til, men det er ikke minst pågrunn av disse forhold, at det er helt nødvendig for G. å bli.

Jeg spurte om ikke S. hadde gjort en god job som fotograf. G. mente nei. Charles Swithinbank var en meget flinkere fotograf. Sch. kunne nok ta vakre nærbilleder, men hadde liten sans for komposisjon. Og han hadde forsømt filmingen. (Det sisste er betenkelig). Det gik slet ikke med Sch. og SW. men det mente G. var slet ikke den sisste skyld. Alle andre var gla i ham.

Om de andre hadde G. bare godt å si. Englendere var uten untagelse hedersmenn, særlig Roots. Roer var sterkt optat av sin job. Han hadde vært vanskelig å komme inn på, men jo mere G. så av ham desto bedre likte han ham. Og de to meteorologene arbeidet i fuldstendig harmoni. G. var særlig imponert over Schumachers sinnsro. Snarby var en juvel av reneste vann.

Når flyvningene er isving får jeg se til å tilbringe en dag med meteorologene for å sette mig inn i deres daglige virke - og for å se om jeg kanne komme med et fornuftig forslag til å redusere arbeidspresset.

Kl. 20. -- Dette har vært en vidunderlig dag. Den begyndte noe surt, med bris fr øst og delvis skyet, men ut på formiddagen klarnet det og siden middag har en påskesol stekt fra blå himmel. Oppe på platået er er ensformig som ellers, men her nede i bukten , hvor vi har kontrastene mellem den hvite sneen, blå isgrotter og blågrønt vann er det vidunderlig vakkert.

Der er blit arbeidet med å gjøre C-5-en istand og med losning. - Al post og alle pakker fører til at på Maudheim blir karene sittende til langt på nat og er sent oppe om morgenen. Derfor kom der ikke en weasel til skutesiden før efter kl. 12, men siden den tid er opkjøringen gåt radig. Der er nå bare et læss igjen fra forrummet så imorgen kan vi ta fat på agterrummet hvor der er bensin, petroleum og dieselolje. Jeg har måttet holde mig ombord, for det har vært nødvendig å passe på at enkelte kasser ikke blev bragt op og av andre kasser skulde endel taes ut. Vi har hat besøk ombord av Liljequist - og i den anledning trakterte jeg ham med multer fra Gammelstølen.

Terje Jonsen, styrmannen, som må være 6 ½ fot, kjørte den ene weaselen. Han hadde svær hvit skinnlue på ,med flagrende ørelapper, og kjørte så sneføiken stod. Han så ut som en Texas cowboy på en vill hest. Foster gjorde tre turer med ham og hadde vondt for å sitte da vi spiste aftens, fxx slik hadde han blit slengt op ned.

Med C-5-en kunne det gåt bedre. Da motoren blev startet viste det sig at mange kontakter var irret og det blir nødvendig å gå over samtlige. Men Jensen mener at den kan bli klar imorgen. Ja, tenk om været kunne holde!

9/1 - 51

Svalis, Oslo

Strålende vær siden mandag eftermiddag store fly ventes ferdig imorgen stop Underret Aftenposten nn engelsk artikel avsendt Times over Kapstaden

Hilsen Sverdrup

(Til Bogstad:

Hvis artikelen er gåt over Bergen radio kan sisste halvdel av telegrammet sløifes. H.U.S.)

Onsdag 10. jan. kl. 19.

Været holdt og C-5-en blev klar. Dette har vært en av disse helt utrolige dagene, finere end noen dag på fjellet i påsken. Blik stille xxxx uten en sky p på himlen og med en sol som ikke går ned.

Tidlig på formiddagen var det store flyet ferdig og kl. 13 blev det dradd op til flyplassen. Dan hadde Baastad og Jacobsen tat ut ved 10-tiden og før middag var den blit jevnat ut av to weasler. Helt ideel var den ikke, men begge flyverne var fornøiet.

Kl. 14 38 startet Baastad med Kjellberg som fotograf og med bensin for 4½ time. Han hadde lyst å ta en tur sydover på etpar timer for å se hvad der fandtes på den hvite flekken på kartet og for dermed å kunne planlegge en lengre tur. Imidlertid virket ikke radioen hans, så han lannet efter 1½ time. Både start og lanning gik smertefrit. Flyet startet på ca. 500 m og lannet på langt kortere strekning.

Der hadde ikke vært tid til noen tur innover, men Baastad mente at han hadde set fjell fra den høiden han var i. Kjellberg hadde tat flere fotos av barrieren og både han og B. kunne fortelle at der er bukt på bukt i barrieren. Derfor er der ikke noen særlige landemerker som gjør det let å finne Norselbukta, men når flyverne blir mere kjendt vil de vel kunne ta ut noen.

Jeg var på flyplassen da de tok av og kom op like efterat de hadde landet. B. spurte om vi kunne hente Quar for å få hans hjelp til å rette på radioen. Blev derfor med Ekstrøm op til Maudheim, hvor jeg ikke hadde vært siden mandag. Der nød de været! Da jeg kom sat der en gruppe og solet og hygget sig med hver sin halve øl -Liljequist sat og xxxxxxxxx brunsket overkroppen. Jelbart var i full sving. Han heter John, men siden der alt er en Jon der (Giæver) er han døpt Old Jo. Giæver mener at han vil bli en storartet kar

Han var i fuldt arbeid med å pakke ut av kasser, bære saker og ting inn osv.

Quar (Less) blev med oss nedover og det tok ikke lang tid før han fandt feilen. Nå skal B. ta av igjen, for han vil gjerne nytte det fine været til en tur sørover. Kanske er han alt i luften.

Der har vært megen annen aktivitet også. Det meste av flybensinen er kjørt op til startplassen og dit er også fraktet lemmer og presseninger, verktøi, varmeapparat m.m. Der skal bygges et skur hvor mekanikerne kan ha sine saker. De to karene trenger en skikkelig hvil inat, for de holdt på til efter midnat igår og idag har de vært i sving siden kl. 7. Desuten er der kjørt adskillig dieselolje og petroleum op til Maudheim, foruten de sisste pakker og instrumenter. Nå har vi bare omkring 50 fat brensel igjen og så er vi utlosset. Hvor snart det kan bli avhenger av hvor fort weaselne kan kjøre. Guttorm J. vil helst bli ferdig, for vi ligger slik til at skiftvinden over på øst må vi flytte. Nå blåser det lidt fra W eller WNW, men det er bare en liten bris.

Efterat B. kom tilbake har Anders Jacobsen drevet passagerflyvning. Han tok først op Stig Hallgren, som filmet Maudheim fra luften - men stort å se er de ikke. H. tok også billeder av Norsel og av barrieren. Ved kveldsmaten fortalte han at i bukten like østenfor hvor vi ligger talte han minst 30 sel som lå på isen. Det lyste i øinene på karene ombord. Bare nevn sel herombord og der kommer et glimt i øiet som ikke lover godt for selen. Jeg antar at såsnart vi er utlosset blir båten sat på vannet og der blir sendt ut en jaktekspedisjon. - Vi må jo kunne sammenligne kjøttet av Weddelselen med kjøttet av Crabeateren. Brian sier at det sisste er det besst

Nestemann i luften var Essen og tilslut var Brian oppe en tur. Jeg har lovt mig selv at jeg skal

ikke gå op i noe fly. Det er bittert, men jeg skal holde mig på bakken. Jeg har absolut ikke noe å gjøre i luften, så ~~xxxxxxx~~ gik jeg op blev det bare for morros skyld - og skulde der da tross al sandsynlighet hende noe, så vilde det være rent idiotisk. Nei, selvom det er aldrig så fristende på en dag som idag så flyr jeg ikke.

Hidtil har jeg ikke fåt leilighet til å prøve noen av mine oseanografiske instrumenter. Jeg trenger noen håndsrekninger til å få rigget op en bom - og jeg vil nok også trenge hjelp til å bruke håndvinsjen, for jeg tror ikke jeg vil stå og sveive selv. Men hidtil har flyvningen hat første prioritet når det gjelder arbeidshjelp og dernest losningen og enten har gutte vært optat med det ene eller det andre eller med begge deler. Min tur kommer nok.

-Der hører jeg C-5-en i luften!

Torsdag 11. jan. 1951 kl. 9

Det blev sent igårkveld. Baastad hadde ~~xx~~ tat bensin for 7 timer og ventet å fly i 5 . Oppe i bestikklugaren sat Guttorm J. ved radionøkkelen. Avtalen var at flyet skulde kalle Norsel hver halvtime og det virket OK, men de kunne ikke høre oss.

Planen var at B. skulde først følge barrieren mot WSW til forbi Norvegia og skulde så fly sydover, vestover og tilbake til barrieren. Den ruten fulgte han, men jeg har inntrykk av at navigeringen var vanskelig, for ombord kunne vi ikke få de opgitte kurser og tider til å stemme med en posisjon som han opga kl. 22 30, eller med den tid han brugte derfra og hjem.

Ellers var det morro å få meldingene. Alt kl. 20 42 meldte B. at han så fjell i syd. Kl. 21 36 het det : "Fjell massevis forut vanskelig avgjøre om fjell lenger vest pågrunn av ~~xxxx~~ skyer i ~~xxxxxx~~

horisonten! Kl. 22 06:"XjeXXXnærmerxsegxfremmexXxxXforxx "Passert første fjell,ligner på en sel, og fjell nr. 2. Kurs 270."

De fløi i høider mellem 5000 og 7000 fot. Efterat kursen blev forandret til 270 grader nådde de barrieren kl. 23 03 og satte så kurs hjemover. Jacobsen ventet at de vilde være tilbake ca. kl. 1.

Vi fik oss en skrekk i livet. Kl. ½1 seg skodden innover fra vest. Vi har et lite skar i vest og skodden krøp frem gjennem det. Den var så lav at den la sig bare som et ganske tyndt teppe på platået. Jeg gik op dit for om mulig å hjelpe noe ved landingen. Akkurat som jeg nådde banen hørte jeg flyet og like efter så jeg det - høit oppe. B. cirklet langsomt nedover mens jeg stod midt på banen og viftet med skistavene. B. tok en tur langs banen i lav høide, svinget rundt, kom tilbake igjen og lannet mykt. - Flybanen er ikke ideel, den er temmelig humpet så medxsinexsprikendexben flyet så ut som et underlig fabeldyr som kom vaggende mot mig på sprikende ben. Det var fint å se det på bakken igjen.

Begge var begeistrete. Fin-fin tur. Men de hadde lite å tilføie utover hvad de hadde rapportert fra luften. Sikkert var det at lenger syd og sandsynligvis i SSW ligger der store fjellstrøk - og de vil bli neste mål. Igårkveld snakket B. om å starte allerede kl. 7, men han blev overtalt til å gå med på å få sig noe mere søvn. Desuten må flyet bli gåt over og den sisste tanken må inn, for idag skal turen vare 7-8 timer. Nå er klokken 9 3/4 og det blir vel ikke start på en times tid endda. Det blev sent igårkveld, først kl. 2 tørnet vi inn, og jeg sov ikke så svært godt. Blir vel søvnig ut på dagen.

Igårkveld så jeg en merkelig halo da jeg ventet på at flyet skulde lande. Når jeg stod med den lave midnatssolen i ryggen hadde jeg foran mig og i horisonten en regnbuefarget halo med bredt rødt bånn

ytterst. Innenfor ~~gik~~ svake gule og grønne bånd og innerst et rødt sentrum. Største diameter var omkring 8 grader.

Mens vi stod ved skutesiden igårkveld kom en stor sel op, svømmet omkring lidt og dukket så under isen. Forleden hadde Brian set en sel ligge på isen ved en sprekk like vest for skuten og jeg gik dit for å se om selen var krøpet op. Sprekken var dyp, så jeg ville ikke begi mig ned. Som jeg stod oppe på kanten hørte jeg noen dype pust. Der lå selen under hullet sit med snuten over vannet og prustet. Lyset var fint så jeg gik tilbake efter apparatet og tok noen billeder

Nå har jeg netop snakket med B. om gårsdagens resultater. Det viser sig at ruten var noe anderledes end meldingene tydet på. Værutsiktene er bra ifølge meteorologene med lite vind til 4000 m~~xxx~~, ENE nede og WSW over 3500 m. Men været er noe utrygt. Antagelig blir det start ved 11-12 tiden med bensin for 9-10 timer.

Noe er sikkert og det er at flygruppen er for liten. Der burde ha vært med en radiomann til å overta forbindelsen fly-skute. Nå må Guttorm J. sitte ved radioen og det er ikke bra.

Fredag 12. jan. 1951.

Været her går fra den ene yderlighet til den annen. ~~Førxlaxdagenxxidennhaddexxi~~ Bare iforgårs var dagen så strålende at jeg husker ikke å ha oplevet maken under noen forhold, men idag blåser der liten storm og snøfokket er så tett at vi ser ikke mere end 50 meter fra skuten.

Gårsdagen begyndte bra med sol og vindstille, men

med noen høie skyer. Om morgenen fik vi et værvarsel fra Maudheim. Det gik ut på at i løpet avdagen ville cirrusdekket vokse og ut på eftermiddagen ville vi få altostratus optrekk, men skyhøiden ville neppe synke under 2500 m. Det skulle være bra flyvær.

Varslet igårkveld gik ut på at idag skulde vi få NE frisk bris til liten kuling med snøfok, men vinden skulde spakne ut på dagen og lørdag skulde været bli bra igjen. Første delen av varslet har slåt til, men jeg har inntryk av det blåser nærmere liten storm. Antagelig overvurderer jeg vindstyrken, for jeg har ikke vært ute og innenfra ~~xxx~~ får en kanske den opfatning at det blåser verre enn tilfeldet er fordi foket er såpas tett. Får håpe at sisste delen av varslet også vil passe..

Igår tok det lengre tid end beregnet for mekanikerne å få C-5-en klar og "tanket". Den startet like før kl. 13 og presis kl. 13 satte Baastad kurs mot det nordligste av Kraulfjellene, som ligner en sel og som han kaller Sørsel. Alt efter en time mistet vi radiokontakten med flyet og kom ikke i forbindelse med det igjen. De hadde besin for ca. 9 timer og ventet å være vekke i ca. 8 timer. Ved 20-tiden prøvet Guttorm J. stadig å nå dem, men hørte ingen ting. Her var vinden øket adskillig, men den blåste akkurat langs startbanen, så lanningen skulde bli let. Skyene lå så høit at at de skapte ikke vanskeligheter.

Vi ventet - og Anders J. blev noe nervøs. Kl. 1/4 21 strøk flyet pludselig ret over mastetoppene og noen minutter senere var det nede.

Det var to trette karer som kom ombord et kvarters tid efterpå. B. fortalte at det hadde vært en slitsom tur, for vindstyrkene hadde vært store og navigasjonen vanskelig. Først når han har fåt gåt gjennem sine notater og skrevet en fuldstendig

rapport vil det mulig å rekonstruere ruten og å se hvor de har vært og hvilke nye fjell de har set of fotografert.

Sikkert er det at de har opdaget store ukjendte fjellområder. Fra Kraulfjellene strekker der sig tydeligvis en fjellkjede mot ca. SSW, men nå er bare toppene såvidt over breen. De ligger bortover som perler på en snor. Fra dette strøket hadde de fløiet sydover mot de toppene de hadde set på første tur, hadde fløiet langs dem en lang tid og rundt den sydvestlige enden av kjeden. De hadde set andre fjell lenger vekke, dels i ESE til SE og dels i S. De første kan være de sydligste fjellene på det tyske kartet, for sikten var bra. På tilbaketuren hadde de først fløiet tilbake til "Sørsel" og derfra ut til barrieren. Men hjemturen var blit lang, for NE-en hadde ført dem langt mot SW og den sisste strekningen hadde de fløiet i stiv motvind. Da de landet hadde de bensin for 50 min.

B. fortalte at de hadde fløiet over megen "pløiemark", områder som må ha vært xxx veldig opsprukkne. Særlig omkring "Sørsel" hadde det set stygt ut. Mange av furene sluttet i underlige grotter, som så ut som om de kunne ha vært laget av mennesker, og B. ventet hvert øieblikk å se en underlig håret is-huleboer dukke op og stirre efter den xxxxxxxx fuglen merkelige grønne fuglen, som brummet over ham. - Med de mange opsprukne områdene kan det bli vanskelig å ta sig frem til "Sørsel" med sleder, hvis det beir ønskelig. Det tror jeg det gjør, for navigasjonen er så vanskelig at uten bakkekontrol blir det ikke mulig å konstruere et noenlunde nøiagtig kart.

Kjellberg hadde fotografert flittig, men var ikk fornøiet. Været hadde vært svært dårlig for kartfotografring, Sikten var bra, men der var så megen turbulens at det var umulig for B. å holde flyet i konstant høide og på ret kjøl. Både han og B. håper

de kan få adgang til å fly innover samme strøkene på en stille dag.

Siden værvarslet xxx pekte på at det neste dag (idag) vilde bli liggevær var det ikke nødvendig for mekanikerne å ta fat på arbeidet med flyet med en gang. Meningen var at de skulde tørne ut kl. 6 idag for å hente en bensintank, som lekker lidt, reparere den, sette den inn igjen og montere avdriftsmåler. De tørnet ut kl, 3 inat og nå, kl. 11 , er de fremdeles deroppe, sammen med Anders J. -Jeg liker ikke sakene. Essen gik ut for en hålvtime siden for å søke å ta sig op til flyene. Han vilde prøve utstyret sit og vilde gå efter kompass, følge weaseekspor og staker. Han kom tilbake netop men hadde ikke nådd flyene endda han hadde gjort tre forsøk. Såsnart han kom op på flaten føk det endda verre end her og han hådt på å miste retningen. Gik tilbake til nærmeste stake - første gang så langt at han så Norsel -, prøet igjen, men fandt det fornuftigst å snu istedetfor å gå sig vekk.

Undres hvordan mekanikerne og Anders J. har det Kanske har de tat sig op til Maudheim. Det er en trøst at alle tre har vært på fjellet i storm før, så de vet vel å agte sig. Men flyene er vel føket fulle av sne og startbanen er ødelagt, så det blir meget xxx arbeide med å grave sig ut når været letener. Åneiman skal ikke glede sig fortidlig over fremgang - der er langt frem endda før jobben er gjort. Der er helle ingen tvil om at hvor flink flygruppe vi har med og hvor bra flyene er, så operer vi på kanten av det mulige.

Det var inat vinden frisket for alvor. Her ombord var karene oppe kl. ½ 3 for å forsterke fortøiningene, men måtte tilslut gi det op, for festene røk. Kl. ½6 blev Norsel svinget rundt og nå ligger den bra, men dunker stadig mot iskanten. Her er stille for efter natteskjauen sover de fleste.

Igår fik jeg endelig rigget op håndvinsjen og fik gjort vannhenterne klar. Fra kl 16 til 20 tok jeg vannprøver og temperaturer i syv dyp mellem 75 m og 380 m. Det går småt å arbeide med håndvinsj og bare tre vannhentere, men jeg fik god hjelp til den tunge innhalingen. Hadde kluss med de amerikanske termometrene, så tilslut var bare to av mine seks termometre iorden. Temperaturene var forbausende høie, x ~~8~~x -1.2 grader mellem 75 og 150 m og ca. -1.75 i 300 og 380 m. Skal bli artig å se hvad saltgehalten er.

Idag hadde jeg tenkt å ta en tur til Maudheim, men i dette været holder jeg mig iro. Kanske løier vinden mot kvelden, som varslet, og da kan jeg gå.

Anders J. var en tur østover igår med KZ-en og med Foster som passager. F. skulde ta skisser av barrieren, Han er meget interessert i arbeidet og er så omhyggelig og nøiagtig at det vil være til stor hjelp om han og A.J. kan fortsette. Igår fløi de ut til en avstand av ca. 125 km. men J. mener at de skal sikkert kalre å gå til en avstand av ca. 200 km mot øst og vest. I fint vær mener han å kunne gå ned så Foster kan ta noen solhøider og dermed få posisjonen bestemt.

På hjemvei fløi A.J. over Maudheim og der duftet det herlig kaffe, så han landet. Han mener at deroppe er der like bra muligheter for anlegg av flyplass. Han tok med sig endel telegrammer til mig og andre ombord i Norsel. Snakke om "service"! Telegrammer adressert til Maudheim bringes hit med flypost.

Kl. 19. Kjellberg fortalte igår at de sydlige fjellene var tydelig lagdelte med grå og brune skikt.

Ved 13-tiden idag snakket Guttorm J. med Maudheim og fik vite at begge mekanikerne og Anders J. var på Maudheim. Andreassen hadde gåt dit ca. kl. 22 igårkveld for å hente et telegram og Jensen og A.J.

hadde ikke stoppet ved flyene, men var gåt til Maudheim. De hadde til hensikt å forsterke fortøiningene på tilbakevei, men vinden øket så fort at de måtte bli iro. Dette var noe Baastad først fik vite kl. 18 og nu er han urolig, for det har jo blåst veldig. Han søker å organisere en gruppe som skal ta sig op til flyene for å se hvordan de står. Det blåser kanske noe mindre nå end det gjorde for en time siden, men det er kanske bare forbigående. På Maudheim hadde vindstyrken vært oppe i 21 m/sek. -xliten storm. Storgris på godt ishavsmål. Jeg har ikke vært ute idag i det hele.

Det kjedelige er at løer vinden vil der gå tapt et døgn med å gjøre flyene rene og med å jevne ut xxxxxxxx startbane. Der er lagt op store nye skavler og stykker av dokken vår er brukket av. De forsvinner vel når tidevannsstrømmen snur.

Lørdag 13/1 1951. kl. 11.

Fremdeles storgris. Imorges brak der igjen store stykker av dokken, så vi måtte flytte. Nå ligger vi akkurat som Norsel lå ifjor.

Efter det vi har set får en inntrykk av at denne dokken er laget på følgende måte: Der er dannet en vik i barrieren - tilsvarende til den som finnes på østsiden av bukten. Der er frosset sjøis på viken og xxxxx senere er sneen fra platået føket ned på sjøisen slik at denne stadig er vokset tykkere - og xxxxxxxxxxxxxxxx i løpet av noen stormdager kan den være vokset kraftig. I løpet av sommeren er kanske den ytre delen av den bay-isen som er dannet slik, drevet av men den indre delen har fortsat vokset. Efterhvert er så hele senkningen blit fyldt med foksne, som er pakket så hardt at den adskiller sig ikke fra sneen som selve sjelf-isen er dannet av.xxxxxxx Fra platået blir der jevn skråning ned til sjøen.

Igår gik Baastad og Essen op til flyene kl. 20. De kom tilbake kl. 20 3/4 og kunne fortelle at begge flyene var OK! Stor lettelse. Baastad hadde vært bekymret som rimelig kan være, for det hadde jo vært som bare f.... hvis vi skulde fåt ødelagt et fly fordi det hadde vært dårlig fortøiet. Heldigvis var fortøiningsjobben gjort ordentlig i første omgang og på vei opover hadde Anders J. og Jensen set efter at så var tilfeldet, men hadde ikke forsterket noen av sakene, men dette hadde heldigvis ikke vært nødvendig.

Vi snakket med Maudheim i telefonen etpar ganger Der stod alt vel til - men når vinden gir sig får de job med å grave sig ut! Hallgren ergrer sig fordi han ikke gik op til Maudheim på torsdag med sine store lamper og sine filmapparater, for han kunne ha brukt disse dagene til å ta interiører. Men han får nok andre sjanser.

Søndag 14/1 1951. kl. 19

Ved 9-tiden idag snudde barometeret endelig, vinden gik over på øst og løiet. Kl. 11 kom de tre av flygruppen tilbake efterat ha vært på Maudheim siden sent torsdag kveld. Noen andre her var gåt op til flyene og alle kunne fortelle at flyene var fremdeles OK+ Der hadde lagt sig en veldig skavl bak dem og de var delvis føket fulde av sne, men der var ingen skader skjedd. Et av balanserorene på KZ-en stod skjevt, men det skyldtes bare at en wire var glidd av en trinse.

Vi hadde hat alt grunn til å være redde for hvad der kunne ha hendt, for lørdag hadde vi hat fuld storm. På Maudheim hadde de registrert op til 53 knob - 27-28 meter per sek. - I løpet av dagen gjorde Baastad og Essen to forsøk på å nå op til flyene, men måtte snu for det var umulig for dem å holde retningen. Stakene Essen hadde sat op fredag var dels nedføket, dels blåst vekk.

Da Anders J. kom tilbake fortalte han at torsdag kveld fortsatte han og Jensen til Maudheim for å hente mere taugverk til fortøiningene. De nådde dit kl. ½ 12 og da de skulde gå tilbake lidt over 12 (midnat) blåste det og føk det slik at Giæver forbød dem å gå. På en halvtime øket vindstyrken fra ca. 20 til vel 25 m/sek. I løpet av lørdagen gravet de sig ut noen ganger, men kunne ikke se ti meter og Giæver forbød fremdeles å begi sig avsted. A.J. var så nervøs at han sov knapt - og kunne knapt forstå de forherdete overvintrerne, som bare fortsatte sit arbeide innedørs som om solen skinte utenfor og alt var på skikk.
Giæver hadde sagt at når han forbød dem å gå var det ikke fordi det vedkom ham om de gik sig vekk og frøs sig fordervet, men hvis de gik sig vekk måtte karene på Maudheim ut å lete og da vilde de bli utsat for en resiko som kunne undagåes om flygverne holdt sig iro.

A.J. var også noe irritert over det letsindige sprog som særlig Rogstad og Guttorm J. brukte. De bare holdt leven med det som for J. var ramme alvor. Guttorm hadde sagt at nede i bukta var kaien gåt ut helt og Norsel var gåt ut og 10 kvartmil av land for å ri stormen ut der. Og det hadde nok A.J. trodd.

Men styrmannen og "båsen" som var liggende værfast på Maudheim hadde hat fin ferie. Bedre høifjellshotel fandtes ikke. Kaffe på sengen og bare stasstel. Men imorges hadde det tat en time å grave et hul så stort at de kunne krype ut og det vilde være mange timers arbeide å få innganen så fin som den var torsdag.

Her var der stor fotografering i formiddag. Skuten var jo et syn. Massevis av ton av sne hadde føket ned overalt, verst på agterdekket. Der hadde lagt sig mest på bahbord side, så vi lå med slagside. Guttene blev sat til å måke sne og nu ser Norsel igjen

ut som en skute.

Karene fra Maudheim var invitert hit til middag idag, -svinestek - men været var slik at en slik felles middag må utsettes. Det ber nok farbart mellem oss og Maudheim, men vinden kan friske på igjen og nå ligger den akkurat på grensen av hvad der en noenlunde trygt. Men en mann bør ikke gå alene. Weaselne var også helt nedføket og der er nok de på Maudheim som foretrekker å ~~xxxxxxxxx~~ kjøre fremfor å gå.

Igårkveld og idag har jeg gåt over de ruter som blev fløiet onsdag og torsdag. Efter dem ser det ut til at Kraulfjellene ligger henimot to lengdegrader, eller ca. 60 km lenger vest end på det tyske kartet. Videre er det helt sikkert at Baastad og Kjellberg har set nye fjell i syd og SSW for Kraulfjellene. Der er imidlertid noen detaljer m.h.t ruten som trenger opklaring. Det er mulig, men ikke sandsynlig at de har set de sydligste fjellene på det tyske kartet (se p. 48).

Vi håper at der vil bli adgang til flere ~~fly~~ flyvninger sydover, men nå må de neste gå østover forat vi kan få dekket det område i hvilket sledepartiene arbeider. Jeg snakket endel med B. om dette igårkveld og foreslo tre ruter som kan flyes fra Maudheim uten å bruke et fremskudt bensindepot. Det viser sig desverre at for å få med hele Mühlig-Hoffmann gruppen blir det nødvendig å fly ut bensin - og jeg tror ikke at vi greier det elendige Wohltatmassivet, som har skaffet oss så mange bekymringer helt siden 1948. Allikevel anser jeg det for helt rigtig st vi gik hit og ikke forsøkte lange flyvninger på flottører. Nå har jeg set hvad der kan utrettes med C-5-en uten å ta for store sjanser og jeg er overbevist om at flyvning til W-massivet på flottører var blit en resikabel affære. Der kan endda skje meget her, men resikoen er mindre.

Telegrammer, søndag 14 jan. 1951.

Svalis, Oslo.

Venligst send ~~følgende~~ Aftenposten og NTB quote Forrige uke tre strålende dager Norsel utlosset begge flyene på vingene noen turer fuldført men meget gjenstår stop Siden fredag snefok lørdag fuld storm men ingen skader stop Sledepartiene arbeider i fint vær omkring 300 km sydøst Maudheim unquote Fem mann som gik Maudheim torsdag kveld kom først tilbake søndag redde for flyene men disse bare føket fulde sne ~~håper på godvær igjen~~ underrif Widerøe

Hilsen Sverdrup

BT Gudrun Sverdrup Løvenskioldgt 24 B, Oslo

Takk juletelegrammet stop. Har set lannets blideste og barskeste ansigt onsdag stille strålende lørdag storstorm idag gravet Norsel ut stop På flyturer onsdag torsdag store nye fjellstrøk set syd fortel Hans ~~og~~ Orvin men ikke aviser stop Alt vel her og Maudheim men trenger godvær ~~xxxxx~~ Masse hilsner alle særlig Bitte og dig fra Harald

Direktør Gleditsch Norges Geografiske Opmåling, Oslo.

Beklager forsømte meddele desverre intet foredrag geografisk selskap iår fordi offentlig foredrag bør utstå til ekspedisjonen avsluttet stop Hidtil alt vel men trenger mere godvær

Sverdrup

Maudheim, tirsdag 16/1 1951, kl 11

Her sitter jeg paa Maudheim og skriver. Maskinen er bra, men farvebaannet er noe slidt.

Fremdeles NE eller ENE og snefok, men efter et nytt fald er barometeret begyndt aa stige igjen, saa en faar haape paa bedring, som vi trenger saa saart. Jeg begynner aa bli alvorlig bekymret. Det er ergerlig at hvad sesongen angaar, saa kan vi gjerne bli her i fire uker til, men skal "Norsel" naa frem til ungselfangsetn bör vi gaa herfra ikke senere end 1. febr. Det er vesentlig for oss at saa kan skje, for hvis vi blir forsinket iaar faar neppe "Norsel" neste aar og da trenger vi den mere end noensinde. Vi maa ha en ukes godver för vi gaar. Kanske skal vi naa ha det uhellet vi har fryktet saalenge fordi alt er gaat saa altfor bra.

Igaar löet vinden saapas at det gik an aa begi sig opover til Maudheim. Essen og jeg gik avsted ved ½4-tiden. Vi stanset ved flyene, hvor jeg prövet aa ta noen billeder. Mens vi var der ga fokket sig saa meget at vi saa helt frem til Maudheim, saa baade rawin-huset og mastene. Underveis tok det til aa blaase noe mere, men vi hadde ingen vanskelighet med aa finne frem. Tiltrods for vinden og fokket for noen dager siden stod weaselsporene der fremdeles. Da vi kom frem maatte vi lete efter nedgangen og fandt saa en luke som förte ned i en sjakt og ned til det nedsnedde lille samfundet. Vi hadde bestemt oss til aa bli over saa inat sov jeg i Reece's lugar.

En sak er sikker: En mænn som lider av clostrophobia skulle ikke greie sig lenge paa Maudheim. Det gaar an saa lenge man opholder sig i det ene eller det andre av husene, for man ser et glimt av dagslys i begge, men gaar man fra hus til hus eller skal man lete efter noe i de mange underlige gangene, har man inntrykk av aa befinne sig i selve det indre av breen - og inntrykket er jo ikke langt fra aa vere riktig. Bortover korridorene staar der store istapper op fra gulvene, som

søilene i en drypstenshule, over ligger der seildukr, buet ned av vekten av ton av sne. Duken er holdt oppe av støtter og mellem dem ligger der planker som er böet ned og tildels halvveis brukket.

Der finnes problemer her som maa bli löst paa bedre maate. Jeg tænker först og fremst paa inngang og ventilasjon. Problemet inngang er blit verre og verre efterhvert som fonnen omkring husene er vokset og det vil bli verre neste vinter, for efterhvert vil husene synke dypere og dypere idet selve breen vokser. Det oplyses at akkumulasjonen er omkring o.7 m per aar - eller ca. 1.5 meter paa to aar. Hvis dette er rigtig vil gulvet i husene ligge 14 meter under sneflaten om 20 aar!

Problemet inngang blir derfor dröftet ivrig. Det blir nok növedig aa bygge trapper innefra og la dem slutte mot et stort oljefat med laak som kan aapnes innefra. Eller kanske blir der en annen lösning.

Ventilasjonen er ganske endda vanskeligere. Jeg som ikke er saa vant til den innedörsluften som finnes her generes av den. Det kjennes som om der er noe exhaust tilstede, öinene har let for aa bli sure. Imorges luktet det petroleum saasnart Snarby tendte primussen, men en stund efterpaa blev lukten helt erstattet av intens lukt av stekt skinke. Der er et stort avtrekk over byssa, men det virker ikke helt efter hensikten, for i rummet hvor jeg sitter naa er der altid sterk matlukt. Det blir nok nödvendig at forlenge alle vnetilasjons- og avtrekksrör, og til det bruk finnes der baade smaa fat og de smaa drums som der har vert kaustik soda paa.

Det er ikke vanskelig aa forstaa at der er bruk for en 17de mann, for det vil kræve mange dagsverk aa faa leiren istand for vinteren og er den först istand vil det vere job for en mann aa holde den iorden

Jeg har faat snakke adskillig med Giäver og med meteorologene. Med G. snakket jeg mest om planene for neste sesong. Hvis det ikke er mulig aa faa en 17de mann - og det ser smaatt ut - vil det bli növedig aa redusere Robins ergjerrige plan for en lang seismisk reise. Det er helt nödvendig at Roer faar den hjelp han trenger og det er ogsaa nödvendig at Schytt faar gjenta endel av sine maa) linger neste sesong. Imidlertid er dette spösmaal, s som maa dröftes med Hans og som ikke kan avgjöres för sledepartierne er vendt tilbake. Imidlertid er jeg mere og mere glad over aa ha faat adgang til et saapas utstrakt besök, for naa kan jeg gjöre mig op en langt bedre mening om arbeidsforholdene her og vil kunne besvare spösmaal mere rasjonelt. Og jeg tror jo ogsaa at for karene her har det lidt aa si at "the old man" besöker dem.

Nei - naa skal Roggen snakke med "Norsel" saa jeg faar gaa inn i radiohytten for aa lytte!

Der var ikke noe nytt. Flyverne önsker en weasel nedover og efter middag blir det vel til at den eneste brukbare maa ta sig en tur til "Norsel".

Gaar man fra hus til hus merker man den tunge klamme luften i gangene. Der er fugtig sne paa alle kanter og samtidig litt exhaust fra motorrummet, en underlig död luft, som ikke er sund.

Meteorologene har utfört et veldig arbeide. Schumacher har aerologien, han har ansvaret for radiosondene og söker aa faa en ubrutt rekke av daglige opstigninger. Foruten det maa han ta sin del av de daglige terminobser og maa annenhver uke tegne verkarterne og utarbeide varsler for hvalfangerne. Liljequist har straalingsmaalingene og de detaljerte temperatur- og vindmaaalinger ner bakken som sit spesielle felt. Tilsammen utförer de to et arbeide som normalt ville kreve fire mann. Og de utförer det uke efter uke og maaned efter maaned uten avbrytelse, uten en s,ndag eller en

en hviledag. Det gaar ikke et aar til. De har begge to hat sine perioder i hvilke de er trette og söv-löse - og har ment at det kunne skyldes vitamin-mangel. Jeg er overbevist om at trettheten skyldes ikke mangel paa vitaminer, men den skyldes overar-beide, daarlig luft og arbeide ved daarlig lys.

Jeg har netop snakket til de to som en "Dutch uncle". Har sagt dem at de maa redusere sit rutine-arbeide slik at de kan faa tid til noe avspenning. De maa ogsaa ta mosjon, tvinge sig selv til aa ta turer naar veret er bra - og de bör ta snebriller paa selvom de bare skal ut i ti minutter for aa lese av noen instrumenter, det sisste for aa unn-gaa den skarpe overgangen fra det svake lyset inne til det kraftige ute. Jeg har bedt dem om aa komme med forslag til reduksjon av arbeidet og har faat noen forslag, saasom slöifning av endel av observa-sjonerne ved mellemterminerne - slik at obserne hver tredje time bare omfatter slike avlesninger som kan gjöres inne og slik at det bare blir nöd-vendig aa ta fuldstendige obser hver sjette time. Schumacher foreslaar at han ~~skal~~ kan la vere aa utföre bergeningerne av endel radiosonder*/ Det til-raader jeg absolut og det vil redusere hans byrde betragetelig.

*) / om uken.

Det er jo ganske artig at her kommer jeg og istedetfor aa maatte opmuntre meteorologene til aa arbeide hardere, sette mere undersökelser igang, maa jeg söke aa faa dem til aa arbeide mindre for ikke aa slite sig selv helt ut. - Det viser sig at slik som veret er her er det ikke mulig aa oparbeide en slik rutine at arbeidet gaar let. Det skyldes ikke minst de stadige vekslinger fra storm til stille. Efter hver storm er der det samme arbeide med ren-gjöring av instrumenter, utbedring av feil osv. - og ikke för gaar alt i beste gjenge saa kommer en ny storm og efter den gjentar operasjonerne sig. Det er godt gjort at de to har greiet aa utrette saa meget som hidtil, men de maa sette tempoet ned.

Liljequist har netop git mig en bok i hvilken han har klebet inn kopier av en lang rekke udmerkete skybilleder, alle med uttömmende tekst. Negativene er i en stor mappe med nagativer, som Giever ga mig igaar. Der er meningen at vi skal ta boken med oss hjem. Der maa jeg se til aa faa nye kopier, faa teksten avskrevet og laget et album som kan ~~gaa til den kommisjon som naa arbeider med~~ gaa til den kommsisjon som arbeider med nyt skyatlas. (naa ble det svarte baannet saa slitt at jeg maa bruke det röde.)

Schumacher fortalte mig at de har flere ganger set perlemorsskyer, men har ikke faat noen fotos av dem. De har notert de versituasjoner ved hvilke disse skyene forekom.

M.h.t. nordlysbilleder skal jeg undersöke om jeg kan faa med mig hjem de faa billeder Roer har tat. Snakket med G. om dobbeltbilleder og skal skrive et memo til Roer og Schytt om saken.

Schumacher og Liljequist er begge interesserte i muligheten av aa beholde Maudheim som meteorologisk stasjon, neppe fordi de selv önsker aa fortsette her, men fordi de synes det er synd at alt det herlige utstyr skal pakkes sammen igjen. Jeg imidlertid redd for at der reiser sig store vanskeligheter. - Utenom deökonomiske.- Saken er at med den akkumulasjon som finner sted vil husene om to aar ligge dypt og om fem aar vil de ligge saa dypt at utganger og ventilasjon blir haaplöst vanskelige. Skal Maudheim beholdes maa man ta med et nyt hus og et radiohus og tømmer til aa forsterke de gamle, som kan brukes som dyptliggende lagerrrum . Men fortsettelse blir neppe aktuelt.

Vinden er löet meget naa (kl 17), saa efter aftens gaar jeg "hjem" for om mulig aa begynne strömmaaling imorgen.

Onsdag 17/1 1951. kl. 11

Da Essen og jeg gik hjem igår mellem kl. 21 og 22 blåste det ganske moredat og med lidt jordfok. Liljequist var optimistisk m.h.t. utsiktene. Et lavtrykk i Weddelhavet lot til å gå mot NE og bak det kom der en høitrykskile som burde bringe godvær. Men nei. Idag har vi samme griseværet. Der blåser igjen frisk bris til liten kuling og oppe på platået fyker det slik at det er uråd å se fra stake til stake. Brian og Stig Hallgren var påvei til Maudheim, den sisste med sine fotosaker for å ta innedørs billeder, men de måtte snu. Og tiden går. Imorgen kveld har dette været varet en uke - en kostbar uke. Der er al grunn til å være meget bekymret, for det er desverre en almindelig erfaring at setter det inn med en bestemt værtype, kan den holde sig lenge. Hvalfangerne klager over at så dårlig vær har de ikke hat på mange år, og de klager også over at radioforholdene er elendige.

Ombord er der ikke noe å ta sig til. Igår blev der smeltet sne til drikkevann og nå er tankene fulde igjen. Flymekanikerne har drevet på med forskjellige nødvendige arbeider. Det er lyktes dem å reparere den tanken som var lekk og de har installert avdriftsmåleren, men der er fremdeles meget å utrette før flyene er klar igjen. Halene er føket fulde og det nytter ikke å fjerne sneen sålenge det fyker så ilde.

Har snakket med Guttorm J. om å sende noen av besetningen fra "Norsel" op til Maudheim såsnart været letter - forutsat at det gjør det -. De trenger hjelp til å bygge ny inngang, til å ordne sit nye lager, grave op rundt leiren m.m.m.

Mine målinger står i stampe. Jeg kvier mig for å ta fat på strømmålingene i dette været, men blir det ikke bedring får jeg gjøre det, for det går vel selvom det blir rikelig surt.

Der er al grund til å beundre den stemning og den arbeidsiver som preger Maudheim. Alt arbeide går greit uten noen kommando. Hver vet hvad han har å gjøre og gjør det samvittighetsfuldt.

Giæver hadde desverre en kjedelig maveskjau igår, så han var temmelig slapx og nedfor, spiste nesten ikke Jeg hadde snakket med ham om gå ut mere. Igår fortalte han at Wilson hadde frarådet ham - eller forbudt ham- å gå ut når temperaturen var under -15°, for ved lave temperaturer skulde det ikke være heldig for ham å sluke store mengder av frixk kald luft. Dette høres ut som noe tøis. Langsom mosjon ved lav temperatur kan ikke skade. Jeg minnes Amundsen som fik et kraftig hjerteanfald ved Kap Tjeljuskin - dengang han holdt på å bli kulosforgiftet. Efter det drev han på med sine daglige turerx endda mere energisk end tidligere enten det var kaldt eller ikke.

Den nøiagtige posisjon av Maudheim er:

Bredde:	71°	02.8	S	
Lengde	10	55.8	W Gr	(55.2)

Jeg har lest Robins rapporter om tidevannsbevegelsen av sjelf-isen og om resultaterne av hans seismiske arbeide.

Målingerne 30 km sønnenfor Maudheim gir en tidevannsbevegelse av sjelf-isen på 1.09 m. Robin mener at dette bare er endel av tidevannsbeveglsen. Et gjennemslag av hans rapport er vedlagt.

M.h.t. det seismiske arbeide anser Robin verdierne for tykkelsen av isen som usikre. Middelverdien er 216 m, hvorav 36 m over vannlinjen. Et profil av bunnen fra Maudheim og 30 km sørover viser en noe varierende bunn. Målingene innefor sjelf-isen har git følgende foreløbige resultater:

Echoes obtained on inland ice along weasel route.

Distance from shelf ice. km.	Surface height above sea level m.	Ice thickness m.	Height rock above sea level m.
12	310	573	- 263
13	322	533	- 211
18	436	684	- 248
23	502	706	- 204
25	515	719	- 204
74	870	1010	-140
174	1350	1250	100

These results are very preliminary and have not been corrected for slower ice velocities in the surface layer."

De ser imidlertid meget lovende ut.

Tidal Bending of Self Ice

These brief notes are being prepared for the information of those visiting the base in Jan. and Feb. 1950, and are not intended for any general circulation. In particular it is requested that the graphs of crack movement and of the theodolite observations be left at Maudheim, as it is hoped to produced better work later, and at the moment these are the only copies.

The observations referred to were made during the seismic investigations between 12th and 17th September, by Robin and Swithinbank, when camped at the shelf ice to land ice junction at a distance of 31 kms. S.E. of Maudheim.

The first observations noted were that there was a definite noise of sharp ice cracks which reached maximum intensity at 2200 to 2400 GMT on the 12th September, decreased or stopped during the night, then rose to a maximum between 1000 and 1200 on the 13th. At the peak the ice cracks could be heard every five or ten seconds, and the seismometer light spots showed an impulse at an average frequency of one every one or two seconds. The cracking sounds were just as sharp as the TNT explosio made during our seismic work. Some could even be felt through ou mattresses and sleeping bags, and during theodolite observations would cause the bubble to jump slightly.

Theodolite observations made on four stakes placed up the hill, and on three stakes placed up to 600 metres out on the shelf ice were made and showed a definite rise and fall of the shelf ice relative to the rising ice hill to the south east. A number of cracks up to two centimeters wide had been noted the previous day, and matches were used as pins on either side of these cracks, and measurement of the distance apart of these matches showed a periodical movement (Opening and closing) of up to a maximum of a little under two centimeters. It was decided to make a twenty four hours series of observations on these phenomena on the 16th to 17 th and the results are shown in the accompanying graphs, and surface profiles.

As a result the following tentative conclusions have been made.

(a) The whole mass of shelf ice to the north east of our camp rises and falls with each tide, the maximum vertical movement we measured being 1.09 meters.

(b) There is an opening and closing of small surface cracks which takes place approximately in phase with the tidal rise and fall. The sum total opening of thirteen cracks along a profile at right angles to the slope was about 11 centimeters. The cracks approximately follow the contours, and their movement is apparent from the ridges of snow on either side formed by the compression of drift which has entered the crack during their open period.

(c) The cracking noises heard take place during the maximum rate of openi of the small cracks, i.e. when the tide is falling.

(d) The tidal rise and fall causes the shelf ice to bend gradually over a distance of some hundreds meters.

Further comments. The maximum opening and closing of cracks at our camp took place on the rising ice slope and up to about 27 meters above the elevation of the shelf ice surface. At other points crossed since then cracks have been noted to extend 1 or 2 kilometers out on to the apparently floating shelf ice. Such cracks have been noted at most, but not all such junctions of floating and shelf ice, and similar noises heard three other times and places, though not of such high frequency.

Reports by Amundsen and Gould of noises heard well south on the Ross Shelf ice may be due to this same tidal action. It would be interes -ing to find out if the time of their reports corresponded with the time at which the tide would be falling.

It may be possible to calculate some of the physical constants of shelf ice in bulk when more accurate data is obtained, by treating the shelf as a sheet or beam fixed at one end.

The total opening and closing movement/at 11 cms. approx. /along a profile seems much larger than one would expect, as the hill slope rises to only 3 degrees, and the bending takes place over such a large distance. The explanation of these may not therefore be quite as obvious as one would at first expect.

As this work shows a method of determining the rise and fall of tide here, we hope to be able to spend a longer period with the surveyor, taking double theodolite observations to eliminate refraction errers, at the same locality.

Continious recording of a crack's movement using a met. drum clock is also projected.

If opportunity occurs, and the seismic impulses prove sharp enough, it may be possible to estimate the approximate depth at which the cracking takes place from a seismic recording of this phenomena.

We feel that more work should be done along these lines, and would appreciate any comments on the priority you think it should be given, and any suggestions for improving the observations.

Fremdeles onsdag 17 men kl. 23 30

Det lysner noe i været. Kl. 20 så vi blå himmel og vinden har køiet adskillig. Endda fyker det så meget at det er uråd å gjøre noe mere med flyene, men vi får håpe. Barometer stiger landsomt. Snakket netop med Schumacher som sier at der er ikke noe som tyder på nyt lavtrykk vestenfra, men det vi har nordenfor trenger nok sin tid til å fylle sig.

Vi bryr ikke oss så meget om nyhetene utenfra, vi er så altfor optat av spørsmålet : når skal det bli flyvær igjen.. Men vi fik da vite igår at Meisdalshagen hadde bebudet nye skatter og mindre varer - at vi må vente den britiske nøisomhet. Det høres ikke bra ut. OK- vi får holde oss i Løvenskioldsgt og opgi tanken på hus - og når vi har drukket op det brennevin som finnes i huset får vi bli avholdende. Det går nok sålenge vi kan dra til bua om sommeren!

Vi har jo også fulgt med i hvad der er i Korea og i Lake Success. Det første er ikke bra, men det sisste er der jo noe håp i.

Før vi snakket med Maudheim ikveld drev Roggem på med å kalle sledpartiet. Vi hørte hans tålmodige stemme:

"Hallo sle-edepartiet, sle-edepartiet, sle-edepartiet, dette er Maudheim. Jeg lytter på 6.3 megacykles, jeg lytter på 6.3 megacykles, Hallo sledging party -------- "

Men ikveld var der ingen som svarte. Mandag, da jeg var på Maudheim fik han forbindelse. Mens vi hadde frisk bris med snøfok hadde de oppe ved A.B. bare noen få sekundmeter, men skyet, As.

Den kvelden hørte jeg på kringkastingen kl. 19 (kl 21 vår tid). Der blev lagt inn en radiofon samtale med skipperen på G.O.Sars, som ligger utenfor Ålesund og vokter på silden. Det var ganske artig å

å høre stemmen fra G.O.Sars her hvor vi er. Idag fik vi vite at de første s endingene av iset sild er gåt til England, så vi følger da noe med.

Men vårt store ønske er : Godvær , godvær, godvær. Baasted og Andres J. tar været med mere filosofisk ro end jeg hadde ventet. Imidlertid tror jeg ikke det blir avgang den 27de som jeg håbet. Kommer vi herfra den 31te skal jeg være himmelgla. Det bør klare sig, men da tåler vi ikke å bli forsinket av is på nordgående. Pokker ta den selfangsten Selfangst og Wohltatmassiv er to begreper jeg kommer til å hate.

På Maudheim har de også sine spesielle antipatier. Det eneste trekk i lanskapet som de ser når de stikker nesen ut - noe som ikke blir gjort mere end høist nødvendig - er "Pynten", den østligste isodden ved innløpet til Norselbukta. Første dagen jeg var deroppe blev jeg advaret mot å nevne Pynten for Giæve - så første gang vi var ute sammen og så på hvad der kaldes omgivelserne hvisket jeg forsiktig idet jeg pekte nordover :"Er det Pynten", og Giæver hvisket tilbake igjen : "Ja."

Nei, jeg får gå tilkøis. Har funnet ut at den ytre amerikanske soveposen er en udmerket dyne, som kommer vel med, for selvom her fyres er mit lugar temmelig kalt. Det har to yttervegger og er gulvkaldt for det ligger over den åpne gangen. Desuten er de uldteppene vi har så harde at det tar langt tid før de blir varme. På Maudheim har de herlige uldtepper, som desuten er i glade farver, gule, grønne og rø med sorte striper. Gid vi hadde et dusin av dem hjemme.

Torsdag 18 jan. 1951.

Dagen har vært bra til sit bruk,men jeg er fyldt av angst og beven. Det har vært stille og overskyet, akkurat fint vær til å grave flyene ut, få sneen vekk fra det indre, gjøre motoren ren og starte den. Ikveld var C-5-en på vingene en stund, men skydekket var lavt og sikten dårlig, så det blev bare en prøve på at alt var iorden. Imorgen vil KZ-en være OK igjen.

Imorgen ja. Ikveld er vinden gåt over på SW og det er fremdeles helskyet. Meteorologene er optimistiske, men jeg vet ikke hvor langt man skal tro dem. Vi søker å holde stemningen oppe og trøster oss med at vi har endda knappe to uker til rådighet og i løpet av den tiden må vi få det godværet vi trenger. Men så galt har hendt at godveæret er ikke kommet og her vil det være fatalt om det uteblir.

Jeg har desuten tilbragt en nytteløs dag. Imorges begyndte jeg å arbeide med Fjeldstads strømmåler, men jeg har ikke fåt den til å gå. Desverre fik jeg et nyt instrument med mig, og det trenget så mange justeringer at det var bedrøvelig. Ikke før fik jeg en del av mekanismen til å virke før en annen del sviktet. Tilslut trodde jeg at jeg hadde greiet vanskelighetene og hadde strømmåleren nede i to timer, men jamen kom den op uten registrering. Desuten hadde jeg trøbbel med slippeloddene. Noen var for stive og faldt ikke av som de skulde, andre var så løse at de faldt av i vannskorpen og på den måten mistet jeg fire stykker før jeg fik laget en anordning som sikret mot det uheldet. Får jeg ikke måleren til fungere imorgen tar jeg frem gamle gode Ekman, for den kan jeg stole på.

Stig Hallgren har tilbragt dagen på Maudheim hvor ha han har tat endel innendørs billeder omend med vanskeligheter. Kl. ½9 hadde Roggen god forbindelse med sledepartiet - eller rettere med begge sledepartier for nå vare alle samlet ved A.B. Der var været fint, nesten stille, 18 kuldegrader og klart. Men her:

Efter anmodning fra flyverne skal sledepartierne forsøke å komme i kontakt med Maudheim to ganger om dagen, kl. 10 og kl. ½ 21, for å gi værrapporter. Håper det går, men det blir sikkert forbanna å få vite dag efter dag at på A.B. er været fint mens det her er så usselt at det kan ikke bli tale om å ta av.

De klaget over hundematen. Desverre har der vært en misforståelse m.h.t. hundemat. I et telegram i mai hadde Giæver gjort rede for hvormange rasjoner hundepemmikan de hadde og hadde sagt at de trenge ynderligere 3000. Vi (jeg og andre på kontoret) forstod det derhen at de ønsket mere hvalkjøtt og fett og da vi senere fik vite at de hadde nok av de sisste varer glemte vi hele stasen. I det telegrammet pemmikanen blev omtalt var der en lang rekke bestillinger, som gebyndte " Bestiller ... " - men der var ingen direkte anmodning om å bestille hundepemmikan for dem.

Nei - tilkøis. Får prøve Fjeldstad igjen imorgen, men får jeg den ikke til å virke i løpet av form. går jeg over til Ekman. (Alt forutsat godt vær.)

I em. hadde vi etpar små pingviner som dukket og svømmet i nærheten. Stormen har laget noen store hengeskavler, som på etpar steder rekker nesten ned til vannflaten, men henger omtrent lodret. To pingviner prøvet å komme op på den skavlen og kom med xxxx vanlig fart og skvatt ut av vannet. Men skavlen var for bratt. De greiet å springe noen skridt opover, men gik så på ryggen ut i sjøen igjen. De var helt kostelige det øieblikket de kavet og karret for å holde balansen.

Ellers er her lite liv å se. En enslig sel holder til her. Men sjøen er fuld av gro, vannet er grått, men ute hvor drivisen var tett var det helt blått.

Fredag 19. jan. 1951 kl 12.

Jo, det blev flyvæt idag. Men akkurat som jeg setter mig til å skrive kommer Sandvik og varskoer at nå er det mat. S. er den blieste og snilleste og mest hjelpsomme av alle de hjelpsomme og snille ombord her. Det er rent synd å be ham om gjøre noe eller hente noe annet til bordet, for da er han ulykkelig over at han ikke har tenkt på dette selv. Nei, "spisa".

Idag var det fet fårikål og kjøttsuppe. De sydafrikanske sauene er fete sier Guttorm J.

Det er flyvær. Barometeret står høit og efter et lite fald stiger det igjen langsomt. Der er noen få høie skyer på himlen, men dagen er ellers slik som de par strålende dagene vi hadde tidlig i forrige uke. Det klarnet imidlertid først ca. kl. 7 imorges og siden der var forskjellige forberedelser å gjøre tok Baastad og Kjellberg først av kl. 11 45. De flyr mot Advanced Base og vil kanske forsøke en landing der. Skal så fotografere nordover og vende hjem med kurs mot vest. Hadde sisste meding fra dem kl. 13. Da hadde de klar himmel, hadde fløiet over to små toppe og så fjellpartier foran sig. Får håpe alt går bra.

Kl. ½ 17. Melding fra B. om at han er på hjemvei efter lanning på A.B. og vil være her om 3/4 time. Stort bensinforbruk. Får håpe Kjellberg har fåt fotografert endel. Kanske tar han en tur til ikveld med mere besin. Og så håper vi på fotografivær imorgen.

Nå kom Hallgren netop innom. Jacobsen har fløiet ham omkring her i nærheten for å fotografere eller rettere for å filme omgivelserne. Meningen var at Foster skulde være med op for å skissere kysten, men der ligger noen lave skyer utenfor, så det blev ikke av. Mere godvær!

Kl. 22.

Det blir stridt hvis vi skal fortsette med så megen nervepåkjenning som vi hadde i e.m. Meldingen fra B. om at han var på hjemveien kom kl. 16 05 og da hadde han forladt A.B. 35 min tidligere. Han burde efter det ha vært fremme ved Maudheim kl. 17 30, men kom ikke. En melding kl. 18 fortalte at han hadde lite bensin og var gåt ned på barrieren, antagelig vest for Norsel. - Nå imorgen vil jeg få meldingene av ~~XXXX~~ Guttorm J. som sat ved radioen fra kl. ½ 11 til kl. 19 30. Fik kveldsmaten bragt op. For å gjøre en lang historie kort: B. var nede på isen med lite bensin og vi anet ikke i hvilken retning han befandt sig. - Han gik op igjen, meldte at han hadde ~~xxxxx~~ 20 liter bensin igjen - og lannet en halvtime senere, kl. 19 30. Kl. 19 hørte han radiokompasset men svarte ikke på noen av G.J.'s anrop, så G.J. blev temmelig forbanna.

Andres J. var en stund helt fortvilet, og meget lykkelig da C-5-en vel var på bakken.

B. hadde truffet de fire R-er ved Advanced Base. Hadde vært der halvannen time. Desverre var der ikke fotovær. Fjellene østover lå i skyer. En dag til og intet er utrettet. Jeg skjønner mig ikke på B. Han later ikke til å gå frem efter noen systematisk plan. Jeg er klar over at enhver plan avhenger av værforholdene, men man kan vel si at blir de slik gjør jeg det - blir de slik gjør jeg det. Nå ikveld vilde han først ta en tur østover langs kysten for å bli kjendt. Men- mekanikerne arbeidet med flyet, så han kunne ikke komme avsted straks. Så forslo han å fly besin op til A.B., men da sa jeg fra: Da ville han i beste ~~flaat~~ falk være tilbake kl. 5 imorgen tidlig og så måtte han ha søvn - og en god fotograferingsdag kunne gå tapt. Wohltat massiv! Skal være lykkelig om vi klarer Mühlig-Hoffmann. C -5-en er ikke så god som der er sagt og radioutstyret er skidt

Idag har jeg drevet på og målt strøm med gode ga gamle Ekman. Har målt i 150 m men treger på at jeg ikke er gåt til 200. Det later til at tidevannet her er vesentlig heldaglig så nå må målingene fortsette i løpet av natten. Essen tar dem til kl. 3 og jeg blir purret kl. 3 15 for å fortsett Og så får jeg ta et døgn til om været er bra, og da med målinger i 200 og 350 - eller 320.

Lørdag 20. jan. 1951

Ikke fotovær idag heller. Det var klart kl. 4 imorges, men der kom et optrekk fra øst og kl. 6 var det overskyet. Det har regnet noe i løpet av dagen så i em. har begge flyene vært oppe på korte turer - og kompasset på C-5-en er endelig blit kontrollert.

Desverre er min tillit til Baastads navigasjon blit sterkt rystet. Da jeg spurte ham om han kjendte deviasjonen på sit kompas svarte han ja - det gjorde han. "Var den blit bestemt her?" Nei, men den var så liten at den spillet ingen rolle". - Jeg sa ham bent frem at det var uforsvarlig å fortsette flyvningen uten å kontrollere kompasset. Ja, - men han hadde kontrollert det ved å bruke solkompasset. Flere spørsmål viste han hadde bare kontrollert det på noen få kurser. - Resultatet av det hele blev at Foster, den altid snille og tjenstivrige Foster - påtok sig å hjelpe og i em. blev det gjort. Deviasjonen var optil 7 grader og den kan man ikke neglisjere.

Guttorm J. er også temmelig forarget på B. som snakker som om ingen hadde navigert før der blev bygget fly. B. er pokker så vanskelig å snakke med. Han fortsetter med sit og man kan drive på og drive på før man får han til å følge en ny tankegang.

Når jeg sier at jeg er skuffet over flyene er dette ~~X~~ et mildt uttryk. Hidtil har der vært meget å utsette på navigasjonen, radioutstyret virker ikke tilfredsstillende og rekkevidden av C-5-en er betydelig mindre end opgit. Det later til at med reservetanker fulde blir flyet så tungt at farten går ned og samtidig bruker det mere besin, så vinningen ved innsetning av reservetankene er liten. Jeg er klar over at den vesentlige grunn til at vi ikke har fåt utrettet noe med flyene er at været har vært dårlig, men efter de erfaringer som er gjort hidtil er jeg ikke overbevist om at vi klarer selv de mere nærliggende opgaver selvom været blir aldrig så godt.

Noe annet i forbindelse med gårsdagens flyvning, som jeg forresten gjerne vil komme tilbake til ved å skrive av de meldinger vi mottok, er at idag prøvet først Essen og efterpå jeg å overbevise B. om at vi hadde stor grunn for bekymring igår. Han mente at det var han selv og Kjellberg, som tok en risk. Måtte de gå ned så måtte de også selv finne vei til Maudheim!

Da jeg sa at han måtte da begripe at Norsel ville ikke gå før alt mulig var gjort for å berge dem var hans første svar - Ja, da var det rimelig at de var bekymret for dermed vilde de gå glip av selfangsten. Jeg belv fanget og fortalte ham at igår blev ikke selfangst nevnt med et ord - og ikke tror jeg noen tenkte på den helle Der er noe så elementærs som å søke å berge den som er i fare - og som å være redd for at det ikke vil lykkes. Det nytter ikke å si "Ingen skal lete efter oss, hvis vi ikke kommer tilbake"! Der finnes ikke den mann - og slet ikke den sjømann - som tenker på annet enn å bringe hjelp hvis hjelp trenges. Nå, jeg tror at B. begrep tilslut.

Jeg har tilbragt dagen med strømålinger som er gåt bra. Fortsetter inat. Nå, kl. 22 15, er jeg passelig søvnig for jeg var oppe kl. 3 30 imorges. Skal op til samme tid imorgen.

Fire-fem mann av besetningen har vært på Maudheim idag, hvor de har gravet ut kasser og skapt orden. De vil fortsette å hjelpe til uken, for der trenges meget arbeide. Brian er kommet tilbake, trett og sliten. Han kunne fortelle at fire pingviner - fire som holdt til her om em. - hadde vandret til Maudheim hvor en var forsiktig jaget inn i inngangen og hadde fåt en cigaret og en dram akkevit. Dette som innledning til en lørdagskveld med guttene herfra som gjester.

Da isen kom inn til skutesiden kl. 15 idag så vi flere småfisk. Jeg så en som var 30-40 cm lang, grå å se til med bredt hode og bred forkrop og store svømmefinner. Så også en mindre fisk, ca. 15 cm lang. Der var også mange små blå-manæter like ved isen.

Schumacher kom ned ved 5-tiden og spiste aftens med oss - og fik resten av multene jeg hadde fåt med. Jeg åpnet multeglasset forden da Liljequist var ombord. Da sat stuerten der også, så jeg måtte by ham - og jeg så med gru på den haugen av multer han plasserte på sin tallerken. Der var bare en skjefull tilbake (skjønner ikke at der var så lite) idag og det fik Schumacher, som frydet sig over slik delikatesse. Så de multene kom til god anvendelse.

Posisjon Advanced Base:

Bredde: 72° 16'S, lengde 3° 49' W.Gr.

Søndag 21. jan. 1951.

Dette har vært en helt begivenhetsløs dag, hvis det da ikke er en begivenhet at om etpar timer har jeg fåt en 26-timers serie av strømmålinger i 220 og 340 meter og at serien ser meget lovende ut. Har vært oppe siden kl. 3 1/4, men fik mig en middagshvil på 2 timer med 1½ times bra søvn.

Da jeg tørnet ut var været gråt og slik har det holdt sig. Av og til har det vært gråere med lette snebyger, men på Adv. Base var det klart og fint imorges. Med det lave skydekket her mente B. at det vilde være uforsvarlig å starte - og været har git ham ret.

Det er nok mulig at det held som har forfulgt ekspedisjonen gir sig til å svigte nå. Engang måtte jo noe utvikle sig på tvers av planene - og kanske blir det flyvningen. Der er al grunn til å frygte for det, for når været først er kommet inn i en dårlig vane har det vondt for å vende sig. Det er forbanna. Guttorm J. og jeg gråt på hinandens skuldre idag. Selvom vi begge har lidt av hvert å utsette på B. er vi jo klar over at været har ikke tilladt ham å utrette noe, så går våre høitflyvende planer i vasken er det ikke hans skyld, men det kan jo være det samme hvad det endelige utfald angår. Nei, ikke det samme, for været kan ingen råde med.

Idag ba jeg G.J. om å beregne når han senest kunne gå herfra for å nå til St. John den 10. mars. Regner han at vi kommer gjennem isen på 3 dager stiller regnestykket sig slik:

Med anløp Kanarieøyene :	27. jan
" " Dakar	29. jan.
Direkte til St. Johns	31. jan.

Det er det. I slutten av uken må der bli tat en

Kr. _____

Sign. _____

TELEGRAM

frå _____ stasjon

Dato	Kl.	Sign.
21/1 57		/

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese! Attester stryking og retting!

Full adresse:

Svalis

Oslo

(Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

Grunnet dårlig vær bare en flytur sisste uke ingen kartfotografering stop guttene Norsel stor hjelp utbedring sommerskader Maudheim hilsen

Sverdrup

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

Bl. nr. 1 a. 1947. 10000000. Sem A.s

TELEGRAFVERKET

TELEGRAM

Kr. _____

Sign. _____

frå _____ stasjon

Dato	Kl.	Sign.
21/1		/

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese! Attester stryking og retting!

Full adresse:

Gudrun Sverdrup Løvenskioldgt 24 B

Oslo

(Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

Usselt flyvær har git mig gråt skjegg ellers alt vel

hilsen

Harald

Bl. nr. 1 a. 1947. 10 000 000. Sem A.s

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

bestemmelse - da kommer kanske den gale avgjørelsen jeg må ta. G.J. og jeg er like lykkelige over at vi gik like hit. Hadde vi først gåt østover hadde vi fåt utrettet endda mindre.

Idag har mannskapet igjen vært på Maudheim og har bygget weasel garage av den ene flykassen. Imorgen skal de opover igjen for å hjelpe til med utgravning av gaskammeret, utvidelse av ganger osv.

En sjømann gik ilann idag. Vår lille stuert, Bjarne Lorentzen flyttet til Maudheim - med fløiten sin ~~uten~~på toppen av sjømannsekken. Imorgen går Snarby i arbeide her, så stuertskiftet finner sted den 22. jan. - Må hale op strømmåleren igjen!

Så, nå er der bare to målinger igjen, nei tre, for jeg må jo regne med at jeg har måleren nede nå. Gode gamle Ekman.

Det besste er at nå begynner det å rive i skyene, for første gang idag er himlen ikke en enstonig grå masse. Desuten er meteorologene optimistiske, men det har de vært før. Jeg tror ikke på govær før jeg ser det - og jeg tør knapt håpe.

Har set mye småfisk like langs isen idag, noen så små at de så ut som fiskelarver. Inat jaget en sel en hel flok av halvannen tomme lange "reker" frem fra under isen. Jo, liv er her, men vi har ikke noen redskap å fiske med.

Tirsdag, 23 jan. 1951.

Det blev ikke noe skrivning igårkveld. Som jeg skulde begynne kom Anders J. for å gråte litt på min skulder fordi været har sammensvoret sig om å ødelegge flyvningen. Han var imidlertid helt overbevist om at morgendagen vilde bli fin og at der endda var stor mulighet for å komme hjem med resultater.

Gårsdagen var slet ikke værst. Løi vind, men skyet helt til sent på kvelden. B. var en tur oppe for å forsøke sig østover, men kom hjem efter en times tid, for der var intet å gjøre. Om em. tok Anders Jø Foster med på en tur østover for å skissere barrieren. Vi håper å kunne gå langs den et stykke med Norsel for å kontrollere posisjonene.

Jeg tok vannprøver og temperaturer igår og fik vesentlig samme resultat som første gang. Grovberegnet strømmålingene, som - som ventet - gir innstrømning over 200 m og utstrømning nær bunnen. Har netop sat igang en ny serie strømmålinger som kommer til å pågå til kl. 10-11 imorgen. Det blir igjen to netter med lite søvn, for igår kom jeg tilkøis efter kl. 12 og var oppe kl. 6.

Igår em. gik jeg en liten tur op til Maudheim. Der var der fuld virksomhet, guttene fra Norsel grov ut sne så det føik. Slike arbeidskarer hadde Giæver aldrig set. De minnet ham -mellem oss sagt - om Grønlanshundene: set dem foran en slede og de trekker for bare livet. Tilsvarende: Set karene fra Norsel til hardt arbeide, likegyldig hvilket - og de går løs på det som om det var det aller morsomste de visste. Idag er karene deroppe igjen og før de slutter vil de ha utført et arbeide tilsvarende en måneds slit for en enkelt mann og så få som der er på Maudheim nå er det en helt uvurderlig hjelp de har ydet.

Jeg har pleiet si at jeg er ikke bekymret så lenge den eneste klage jeg har hat fra Maudheim er at de har hat for meget å gjøre. Jeg har sagt at på en ekspedisjon kan man ikke ha for meget arbeide. Jeg har måttet forandre mening - Maudheim gutta ~~xxx~~ sliter sig ut.

Jeg har også set det som en fordel at ekspedi-

sjonen er sammensat av mange spesialister og få hjelpemannskaper. Desverre er vi gåt for lagt i så henseende. Der er en hel del rent manuaelt arbeide som må utføres og hver spesialist trenger et minimum av assistanse. På Maudheim er det ikke mulig å få både det rutinemessige manuelle arbeide utført og samtidig skaffe spesialistene den hjelp de ønsker. Imidlertid går det vel - særlig efter den håndsrekning de har fått nå.

Lorentzen var i fuld sving deroppe og betrodde mig at her skulde han nok like sig. - For en ukes tid kom han til mig, for han hadde en liten bønn til professoren, ja, den var ikke så liten heller. Vilde professoren være så inderlig snild å skrive noen ord til kona hans og fortelle at han stelt bra på turen nedover? Joda, proffen lovet å gjøre det. Igår hadde jeg så fotoapparetet med og ba L. komme ut for at jeg kunne ta etpar billeder som jeg vilde s sende konen. Han trak i den hvite jakken sin og kom ut med stuertlua hå hode og snebriller og stillet sig i positur foran en weasel, for å få mørk bakgrunn for jakken sin. Får håpe der blir noe av billedene. Jeg gjentok at jeg skulde skrive til konen- jeg er gift selv, sa jeg.

Giæver blev med tilbake til Norsel, for å avlegge sit første besøk. Han hadde fåt brev fra Einar Sundby, vår speditør, som skrev at han hadde sendt med en eske med blomster som G. skulde overlevere mig. G. hadde bedt om at esken skulde bli stående ombord, for det var ikke noe å bringe til Maudheim. Igårkveld blev den derfor åpnet her av Giæver, men da han fik se innholdet fik pipen en annen lyd: De blomstene var jo så nydelige - og så holdbare - at de måtte han få ta med sig til Maudheim! Hele stasen blev pakket inn igjen og jeg måtte til og med tigge pent for å få en eneste liten kvast epleblomster til å live op med i mit lugar. Må sende takketelegram til Sundby ikveld.

Idag er været strålende her. B. og K. tok av kl. 3 50 med en last på 800 liter bensin, 600 på tankene og 200 på jerrycans. De hadde desuten med en bakpart av en sau og en liten sekk poteter til sledepartiene og et brev fra mig adressert til Sledepartiene, Advanced Base, Dronning Maud Land og merket flypost ..

Vi var her meget optimistiske imorges. Idag måtte det bli mulig å utføre adskillig kartfotografering. Men nei - der er skyet over fjellene i sydøst. Kl. 7 fik Guttorm en meding: Lannet A.B. kl 6 20, ingen tilstede alle borte satt igjen kjøtt poteter besin. Avgik kl. 6 45 klatrer gjennem skyer skal prøve fotografering. Kl. 10 kom ny medding: Skyet. Forlot A.B. kl. 9 35 kurs for Norsel. Bensin efterladt A.B.

Dermed kan vi vente dem tilbake mellem 11 30 og 12. Noen fotografering er det ikke blit idag heller, men nå er der et lite lager bensin ved A.B. - og hvis været holder - hvad det ser ut til å ville gjøre - kommer der kanske en mulighet imorgen. Never say die!

Hyggelig brev fra Gudrun idag. Rakørreten er nok blit rak - og ellers står alt vel til.

Onsdag 24. jan. 1951.

Imorges tørnet jeg ut kl. 3 15 for å fortsette strømmålingene. Jeg så ut gjennem ventilen. Været var fint - og opver bakken gik to mann i gråhvidte vindtrekk, Baastad og Kjellberg, som var påvei til flyet. De så noe rundryggete ut, og meget ensomme der de forsvandt over bakkekammen.

Da jeg kom ut tegnet ikke været så godt. Der lå en banke i sydøst og der var lave skyer i øst. Og været var ikke bra. En time eller to senere kom der igjen to enslige karer ned

bakken. Det var B. og K. som vendte hjem igjen, skuffete og mere rundryggete. De hadde vært i luften i 3/4 time, hadde fløiet østover, men hadde mødt tette skyer. Ved 7-tiden var det helskyet her også, lave skyer som kom inn fra øst. En værmelding fra sledepartiet et kl. 9 fortalte at partiet hadde ESE, 28 knob, helskyet, snefok. Så der var tydeligvis ikke noe å gjøre østover - ikke noe å gjøre i det hele.

Det var bitterlig kaldt imorges, - 11° kl. 4, men utpå dagen blev det bedre. Like før middag kom solen igjen og været lot til å bedre sig fort. Noen skyer lå der i horisonten, så det lønnet sig ikke å ta av med en gang.

Jeg hadde bare hat knappe fire timers søvn, så over middag tok jeg mig en blund. Jeg duppet av ved 1-tiden og en stund efterpå hadde jeg en fornemmelse av at der var en annen lyd end den vanlige ombord i skuten. Plutselig våknet jeg av et skudd like utenfor ventilen min. Jeg måtte summe mig et øieblikk, men så hørte jeg den forandrete lyden og merket at skuten dunket borti is. Der gik et lys op for mig: Vi var på seljagt. Før jeg gik ned var isen drevet inn i bukten, vi hadde set sel på isen og nå holdt vi på å ta noen.

Isen lå ganske tett på østsiden av bukten og på flakene lå der små grupper av sel, weddelsel. De var like uskremte som crabeateren ute i isen, Det var bare å sette ret mot et flak med sel på og skyte dem på 10-20 meters hold. De fleste av besteningen var ilann, de fortsatte å hjelpe på Maudheim, men ikke desto mindre gik det radig for sig. På mindre end to timer var der halt ombord 14 sel, hvorav en Rosssel. Hodet på den var helt uskadd, noe som vil glede Brian R. når han får vite det. Det er blit tat vare på for ham. - K

Mens seljagten pågik bedret været sig stadig.

Av flygruppen var bare F-B og en av mekanikkerne ombord, Anders fløi med KZ-en og de to andre var på Maudheim. Efterat jeg hadde snakket med Guttorm J. sa jeg til F-B at vi kunne avbryte jakten når-somhelst hvis han mente at der var flyvær. Lidt før kl. 4 brøt vi av og kl. 4 lå vi igjen på vår gamle plass.

Kl. 4 50 startet F-B, men uten å efterlate beskjed om hvor han agtet sig hen. Andreassen kunne fortelle at antagelig var han fløiet vestover og kl. 7 fik Guttorm J. forbindelse med ham per radio. Da var han gåt vestover, befandt sig vestenfor selbukta på kurs 230° og "Så fjeld sydover". Vi får velr enskikkelig flyrapport senere, for han kom hjem kl 10 (22) og da han var ombord var han optat av "alt det rare" han hadde set vestpå, men jeg fik ikke rede på hvad dette rare var for noe. Han ønsket absolut å fortsette flyvninger sydvestover for å dekke den hvite flekken på Dronning Maud Land. Jeg måtte gjøre det helt klart at den første opgave nå er å foreta luftfotografering av området østpå, hvis dette på noen måte er mulig. Der arbeider sledepartiene og det er vår forbanna plikt å gjøre hvad gjøres kan for utføre kartlegging av områdene. F-B begynte å snakke om at med det utstyr de har går der med en masse bensin til den opgaven, for man må fly 300 km før fotesen kan begynne. Jeg måtte si ham at der <u>må</u> gjøres hvad der med rimelig resiko kan utføres, for dette var en opgave som er like viktig, for øieblikket viktigere end detaljer vestpå. Nå, saken er helt enkelt den at utstyret er ikke hvad der er blit forespeilet mig og nå skal det altså ikke engang kunne dekke et område innefor en radius av 500 km fra Maudheim! Jeg gir ikke F-B skylden for han vil sikkert gjøre hvad han kan selvom han har meget mere lyst på å fly vestover end østover.

Ikveld måtte jeg også gi ham en liten skrape fordi han hadde tat av uten å gi beskjed om hvorhen

og uten å avtale radiotider. Heldigvis lyttet G.J. til samme tider som tidligere og det gik bra. Radioen var OK, men radiokompasset streiket. Det ser ut som om det er noe pinneverk vi har fåt med.

Værutsiktene er ikke de besste. Meteorologene tør ikke si noe sikkert. Det kan bedre sig eller det kan bli verre. På A.B. var det fint ikveld.

Anders J. har også fløiet adskillig idag. Han har vært oppe i ca. 5 timer, har fløiet Kjelberg som har fotografert Norselbukta, Maudheim, selpå isen osv., har fløiet Essen til Kap Norvegia og Liljequist østover til "den store odden" hvor der går en svær sprekk øst-vest (eller omvendt). A.J. er vel forhøiet med å få flyve så meget og han har gjort adskillig nytte med det lille flyet.

Ikveld spurte jeg G.J. om utsiktene til å få "Norsel neste år. Jo, skuta kunne vi nok regne med, men han kunne ikke si om han blev med. Ikke for det, han var vandt til å være hjemmefra, men det var verre for konen, hun vilde nok gjerne ha ham hjemme. Jeg sa ham at blev han med, vilde han ha ansvaret for hele hjemhentingen, men skulde der komme en ny mann, vilde jeg ikke føle mig trygg. Jeg sat jo med et stort ansvar og vilde være sikker hvis G.J. førte Norsel, men vilde få mange bekymringer om en annen, en ny mann skulde overta. "Ja, proffen får skrive til kona mi" sa G.

Essen fik idag telegram om at han beordres til å medfølge "Norsel" til Halifax for å tilbringe etpar uker i Kanada. Han mener at dette må bety at flyvapene går inn for opgaven neste år. Men Halifax går vi ikke til, og kommer vi sent avsted herfra tenker G. på å få mannskap for selfangsten sendt til Las Palmas og å gå direkte derfra til feltet. Jeg sa at E. fik sove på telegrammet.

Har grovberegnet strømmålingene og de ser bra ut.

Tillegg til artikel:

Kvelden før ovenstående offentliggjøres Aftenposten bør følgende ~~xx~~sendes NTB quote

Nye fjell opdaget SSW Maudheim stop ~~XXXX~~ ~~snestorm~~ ~~XXXXXXXX~~ Efter ukes snestorm er fem forsøk ~~luft~~ fotografering i SE mislykket grunnet skyer stop Håper fremdeles på govær ~~xxx~~ for å fullføre vesentlige av planlagte arbeide men sommeren snart slutt unquote

Alt vel hilsen Sverdrup.

Torsdag 25 jan. 1951.

Brukte adskillig av gårsdagen og hele morgenen idag til å skrive en beretning til avisene om flyvningen. Den var ikke så morsom å skrive for vi kan desverre ikke fortelle om fortsat held. Engang må jo heldt slutte, men hvis jeg hadde fåt mere realistiske oplysninger om flyenes yteevne kunne endel av planenen vært lagt anderledes.

Til min beretning til aviskonsernet tilføiet jeg hvad jeg har heftet inn på p. 80 a .

Ikke flyvær ifag heller. Meteorologene ga oss et udmerket varsel igår: Viden ville holde sig på vestsydvest. det vilde være klart inne i lannet men på kysten kunne vi vente lav stratus og kanske snebyger. Det slo til presis. Vi fik ganske frisk WSW, her har vært vesentlig skyet idag og ved 6-tiden kom en enkelt snebyge. Men nå, kl 23, er det klart, viden har trukket sig noe sydover, men er fremdeles meget frisk. Værmeldinikveld fra Melleby (Schytts sledeparti) var fin: Klart, ubegrenset sikt, vind fra N, 5 knob (2.5 m/sek.) Baastad har bedt om bli purret kl. 2 15 for å se på været og hvis det er bra flyr hsn kanske. Han bør forresten vente til ut på form. for å få en pilotballon dersom vinden er så frisk ved bakken som nå. Ja, så er det å håpe ogjen!

Reiste op til Maudheim kl. 15 idag med weasel. Hadde lovet Hallgren å komme op forat han kunne få filme "ankomsten". Skuespillerne måtte først gå ut og rulle sig i sneen og drysse sne over hverandre og kline sne i skjegget forat det skulde se ut som om vi kom inn fra snestorm. Det var vanskelig å få sneen til å sitte på vindtøiet, men noe blev igjen Så kom vi gående bøiet inn gjennem gangene, fire av Norselguttene, Brian R. Anders J. og jeg, men det var bare de tre sisste som blev med i den scenen da vi hilste på Giæver.

Ankomsten blev tat i sort og hvitt, men efterpå blev der optak med farvefilm av Giæver og mig i ivrig samtale inne ved bordet i stuen. Det burde bli et farverikt billede, for vi satte blomstene fra Polarinstituttet på bordet og likedan de tre nasjoners flag og jeg hadde på mig selbugenser og rødt - skotskskjerf, men Giæver faldt igjennem i sin vanlige uniform, en sort-hvit islender. Skal der farvefotograferes innedørs utsettes man for et aldeles djelvelsk lys som gir så megen varme at huden brenner. Jeg skjønner at filmsterner må være godt betalt!

Der går rykter om at Hallgren ønsker st overvintre! Jeg vet ikke om xxxsss spørsmålet om en 17de msnn dermed finner en tilfredsstillende løsning, men jeg er sikker på at Hallgren er en kar som vil passe godt inn og vil greie året fint.

Norsel er en ganske utrolig koselig skute. denne turen vil bli et varig minne, ikke bare pågrunn av besøket på Maudheim og alt hvad dertil hører, men endda mere fordi jeg gler mig over å være sammen med så mange reelle og retlinjete mennesker. Tonen ombord er helt igjennem en tone blandt gode venner Der kan nok falde et saftig ord - og der kan nok brukes uttrykk som ikke kan gjentas i "dannet selskap", men der er aldrig noe lummert i hvad der blir sagt. Nå, når vi ligger i "havn" går der bare en nattevakt og om kvelden blir der rgelmessig spillet poker i messen, men bare til kl. 22 30. Har skipperen tid er han med - og da skal de andre vokte sig, for Guttorm er ikke borte når det gjelder poker. Ellers er kokken. Sandvik, den ivrigste. Men det er ikke pokerspillet som gjør skuta til det den er. Arbeidet går stadig som en lek. Altid morro - altid erter de hverandre noe, altid er de i godt humør. Og hjelpsomme er de. - Også god mat! Idag var det ertet - og da jeg fik vite det blev jeg ombord til middag endda jeg hadde tenkt å gå tidligere. Sisste jeg var på Maudheim og spiste middag der hadde de hat de erter ombord. Da jeg fik vite det sa jeg til Guttorm at det måtte ikke gjenta sig. Og det husket han og varskudde mig.

m

Fredag 26. jan. 1951

Idag har jeg knapt vært ute av lugaret. Var temmelig trett imorges og snudde mig kl. 8 og stod ikke op før kl. 10. Gjorde så ferdig de foreløbige fremstillinger av resultaene av strømmålingene, som ser meget bra ut, og skrev to lange memo's til Giæver. Og dermed gik dagen.

Her er været det stadige samtaleemne. Blir det bedre? Meteorologene sier at nå kommer der et nytt lavtrykk over Graham land, men der ligger en høitrykkskile mellem det og det lavtrykket vi har i NE - det som nå sakkfer oss slik frisk ~~XX~~ WSW - og hvis disse sakene flytter noe på sig skulde vi få glede av høitrykskilen. Bare den kommer noenlunde snart.

Nå ramlet akkurat et stykke ut av kaien vår, men der er nok å ta av. Kaien undermineres efterhvert av sjøen og så falder stykker i sjøen. Skuten rugget noe på sig, men det var alt.

Den gledeligste meddelsen Givær fik frabsledeparteiet igår var en melding fra Melleby som sa at hundene var i fin form. Det betyr at at nå grier de den fete pemmikanen og at det noe ubehagelige telegram fra gruppen som kom for en ukes tid siden (p. 65) var sendt for tidlig. Giæver var meget lettet, for hvis der hadde vært noe helt alvorlig iveien med hundematen vilde hele sommerens arbeide være truet.

Sledepartiene går hver sin vei nå. De fire R-er drar østover og var igår på ca 1o W mens Schytts parti går mot SSE og var igår 43 km fra A.B. i høit pass.

A.Jacobsen hadde forleden i opdrag å skaffe medlemmerne av ekspedisjonen og andre ombord i Norsel stykker av stein bragt med fra innlandet. Suvenirer. Jeg fik et ekstra fint stykke, som Roots hadde tenkt å beholde. Det har form som Pyramiden under hvilken

A.B. ligger og er av en bergart, jeg ikke aner. Når jeg kommer hjem skal jeg få laget en plate til stykket og skal beholde det på mit kontor.

Idag har vi for første gang set en keiserpingvin herinne. Den så ut som om den var syk. Var pjusket i fjærene. Den gjorde flere mislykkete forsøk på å komme op på isen her og satte tislut utover. Vi hadde også en hel flok sel like inntil skuten - 10-12 stykker.

Essen har fåt "Maudheim"-syken" -diarrhe og elendighet. Det må være noe smitsomt som vandrer rundt.

Nå skal jeg søke å skrive en foreløbig rapport om temperatur og strømmålingene for å efterlate den her til glede for karene på Maudheim. Resultatene burde være av særlig interesse for glasialgeologene.

Kl. 24. - Da kl. var 8 30 (20 30) avbrøt jeg skrivningen for å ta mig en tur op i radiorummet hvor Guttorm J. drev på og telegraferte til Bergen. Han hadde bl. a. sendt et brev til Gudrun. Da jeg kom inn ga han mig et telegram fra Hans Ahlmann - vedlagt. Det gjaldt Hallgren. Artfilm var villig til å la ham bli -passet han inn var det bare å ansette ham som 17de medlem av ekspedisjonen. -Der var også et telgram ~~KKK~~ til Hallgren fra hans festmø, som var snlid nok til å si at han fik gjøre hvad han mente var best!

Rykterne om at H. ønsket å bli hadde altså sin riktighet. Hans ønsket omgående svar fra oss om vi ønsket ham. Jeg tok derfor telegrammene og drog til Maudheim med dem på ski. - Der blev jeg mottat ute av vaktmannen, en liten pingvin, som bare glodde på mig og strakte hals da jeg strøk forbi. En pingvin kan strekke hals - den har en hals som gummi - når den trekker hodet ned kan den gjemme det helt mellem skuldrene.

Inne traf jeg Giæver og viste ham telegrammet. Han blev et eneste stort smil. Der var ingen tvil om

han ønsket Hallgren. H. har vært på Maudheim nesten en uke og alle der er blit meget glad i ham. Han er en sjelden tiltalende ung mann, altid i godt humør, arbeidsivrig og villig til å gi en hånd hvor det trenges. Giæver hadde fåt det samme gode inntrykk av ham som jeg. Når jeg ikke var blit underrettet om at han gjerne vilde bli igjen var grunnen den at han mente det var best å få Artfilms reaksjon før saken blev fremlagt for mig.

Artfilms reaksjon fremgik av telegrammet fra Hans. Jeg antar at der har pågåt en ganske livlig tekefonering mellem Oslo og Stockholm i sakens anledning. Det er godt gort å få et positivt svar så fort.

Efterat ha snakket først med Giæver og så med Hallgren skrev vi følgende telegram:

Ambassadør Ahlmann
Svenske Embassade, Oslo

Alle her bgeistret beholde Hallgren på nevnte betingelser.
Sverdrup Giæver

På denne måten får vi slåt adskillige fluer et smekk. For det første får ekspedisjonen en fagfotograf og dette kan komme til å bety meget rent finansielt, for vi kan håpe at resultatet av filmingen blir langt bedre end hvad det kunde blit. For det annet blir spørsmålet om arbeidskraft i løpet av vinteren løst, for der vil være lange perioder i hvilke der ikke blir tale om filming. For det tredje løses også spørsmålet om en ekstra mann for sledereisene, for Hallgren må være med på noen av dem for filmingens skyld. Imidlertid er det klart at Hallgren er først og fremst filmfotograf, så han må ikke misbrukes til annet arbeide. Det sørger nok Giæver for.

Det er klart at det nye ekspedisjonsmedlem måtte krympes, så etpar glass blev tømt til hans ære. (H. har forrsten på reisen vist sig som enx meget nøktern mann - en dram er hans grense). Da vi skulde nedover insisterte Knalle på å kjøre oss ned. Oss var Foster, Jacobsen og Kjellberg og jeg. Og siden drosjen skulde gå vilde Hallgren også ta en tur ombord.

Alle har slik rørende omsorg for proffen. Giæver var ulykkelig fordi jeg hadde måttet gå ens ærend til Maudheim med telegrammene - jeg kunde jo bare sendt bud efter Knalle eller han og Hallgren kunne kommet ned til Norsel! Og nå måtte Knalle få kjøre mig, for igår gik jeg nedover. Det nytter ikke mig å forsikre at jeg trenger noe mosjon og frisk luft.

Nå, vi kom endelig avsted efter kl. 23 - med Jacobsen snørekjørende efter weasélen. Han er god. Det var en aldeles vidunder kveld. Vinden hadde løiet meget. I syd stod en lav sol og det glitret bortover sneflaten. "Landskapet" er nok ensformet, men der er en uforlignelig majestet og ro over det. Jeg øsnker bare at minnet om den turen ikveld vil brenne sig slik inn at jeg kan lukke øinene senere og se ~~xxxx~~ sneflaten, farvespillet i den og den rø solen for mig.

Denne ekspedisjonen har lagt 30-40 000 år til min alder - men bakover. Takket være turen iår har jeg fåt tilbringe noen uker i istiden, i omgivelser slik som preget Norge for 30-40 000 år siden. -Når hertil kommer at jeg i 1919-20 levet 8 måneder i stenalderen må jeg jo si at jeg har maktet å spende over et betragtelig tidsrum i de år jeg har hat til rådighet.

Men været - vårt alfa og omega - tegner ikke bra. ~~xxxxxxxx~~ Lavtrykket borte ved Graham land er blit meget meget dypere og vil kanske bevege sig østover. I så tilfelde vil vi bare få en kort opkalring og efter det vil vi få NE, antagelig slikt grisevær som vi hadde fra llte av. Skjer det kan vi pakke sammen. Får håpe at der kan bli en flytur imorgen, men igrunnen har jeg git op håpet.

Søndag 28. jan. 1951. kl. 10 30

Det blev ingen dagbokføring igår, den 27. Var oppe på Maudheim om kvelden og da jeg kom hjem kl. 22 30 var jeg så trett at jeg gik like tilkøis.

Noen langflyvning blev det ikke igår. Vi hadde den merkelige situasjon at der var klert her strørste delen av dagen, men både i øst og vest stod skybankene - og likedan innover. Det blev til at B. og K. fotograferte barrieren mellem Kap Norvegia og et punkt ca. 60 n. mil østenfor Norselbukta. De var i luften både for- og eftermiddag.

Igårkvald kunne der let ha hendt et alvorlig uheld. B. har med noen signalpatroner som han har fåt utlevert av flyvåpenet på den betingelse han skal prøve dem og gi en rapport. De hadde forsøkt dem ved noen leilighet er og igår skulle så K. fyre av en patron like før de lannet. Av en eller annen grunn blev signalpistolen slengt opover idet han trak av - kanske prøvet han å fyre av to patroner like efter hverandre, slik at ved annet skudd slengtes løpet opover ved rekylen - Resultatet var at skuddet gik mot den venstre vingen, som tok fyr like under bensintanken! B. lannet i en fart og de fik slukket varmen før der skjedde annen skade end at ca. 1½ kvm av vingeflaten blev ødelagt.

Da B. fortalte historien løp det mig kaldt nedover ryggen - tenk om noe slikt hadde skjedd i noen tusen meters høide - og at de ikke hadd fåt slukket varmen!

Nå slap de med skrekken og med en skade som mekanikerne utbedret i løpet av kvelden og natten. De drev på til kl. 2.

Jeg brukte ellers gårsdagen til å pakke ned instrumenter og ordne papirer. Tok først en bunnprøve, Som ventet fandt jeg grå - eller gråblå - leire med litt sand i, for den føltes ru mellem fingrene. Dypet

var 404 m.

Forleden snakket om vi om finne et fotografi som kanske kunne sendes hjem før vi når sivilisasjonen. Vi festet oss ved et billede Kjellbarg hadde tat av C-5-en ved A.B. - og med Pyramiden i bakgrunnen. Så kom Giæver på den ide at et billede av Jakobsen og mig sammen med ham måtte være av interesse. Derfor drog G.J. og jeg til Maudheim - per drosje- og billedet blev tat.

Roggen driver på og forsøker sig, men radioforholdene har vært elendige iår så hidtil har han ikke fåt noe billede frem til Kapstaden. Han vil allikevel fortsette forsøkene, og jeg skal kunne forsikre Aftenposten at når avisene ikke har fåt flere billeder pr. radio så skyldes det ikke mangel på interesse og iver fra Roggens side.

På Maudheim nyttet jeg leiligheten til å se på værkartet og snakke med meteorologene. Det ser ikke bra ut. Lavtrykket syd for Syd Georgia er veldig dypt og efter alle julemerker vil det gå østover, men langsomt. Vi kan få en eller høist to vakre dager. -

Idag ser det allikevel forbausende pent ut. Som vanlig er det skyet østover, men vestover er det usedvanlig klart, så B. og K. tar en tur den veien igjen. Kanske kan de få barrieren videre mot vest - og kanske noen fotografier sydover hvor B. har set "så mye rart". Jeg venter stadig at hver tur blir den sisste og dette blir kanske uigjenkaldelig den sisste.

Igår blev der bragt et sledelass op til Maudheim, som var enestående i sit slag. Fryserummet blev tømt og der gik en sledelass opover med etpar saueskrotter, etpar griseskrotter, en okseskrott, fire frosne laks, fire småkveiter, en side røkelaks og en skildpadde, som må ha veiet sine 50 kg. Fisken og skildpadden var foræringer fra fryseriet i Gøteborg. Da vi kom op med lasset måtte karene ut en efter en for å se på herligheten og de

kom inn igjen med siklende mund. Roggen gik omkring og sa "Biff-biff" og gned sig på maven. Han så frem til hvad han kaller en "kulinarisk orgasme".

Det er påfaldene hvor karene er kommet sig i de ukene vi har vært her. Jeg tror at den psykologiske virkning av besøket er den vesentlige, men den henger igjen sammen med al den hjelp vi har kunnet yte. Takket være mannskapet fra Norsel er der utført et så stor grovarbeide at nå behøver de ikke gå oh grue sig over alt det arbeide som <u>må</u> gjøres. Med to mann til vil arbeidet i de neste to måneder kunne gå greit uten at noen enkelt blir overbelastet - og spørsmålet om mannskap for sledeturene neste sesong er løst. Giæver er meget lettet, men det samme gjelder alle de andre, for jeg har inntrykk av at de deler hinandens sorger. Rent materielt er også sorgerne slukket, så alt ser lyst ut for vinteren som kommer.

Idag er karene invitert ombord på svinestek og multekrem - den middagen de skulde hat for to uker siden. Og så får vi fortsette og håpe på været trods meteorologer og lavtrykk ved Syd Georgia!

Kl. 21.

Middagen var virkelig noe å skrive hjem om: Tomatsuppe, svinestek med surkål, multekrem, øl og dram. Og guttene gjorde ære på maten. Selv spiste jeg slik at jeg måtte ta ut et rev i bukselinningen. Roggen måtte ta sig en drabelig middagslur i styrmannens køie. Hyggelig var det, selvom det også var et slags avskjedsselskap.

Avskjed? Ja, ikke vet jeg. Idag har det ikke vært noe fotograferingsvær, men B. har moret sig med å fly over Selbukta og med å gå ned på et svært isfjeld i bukta. K. har tat noen skråbilleder, men noe skikkelig fotografering har det ikke vært. Disig og dårlig horisont. Viden er på NE, men ganske løi og barometeret stiger fremdeles, men jeg har ikke noen tro på en forandring til det bedre, tvert imot.

Hadde en samtale med Giæver igjen før han gik. Jeg viste ham hvad jeg hadde skrevet om hans uttalelser om deltagerne (p.40) og strøk en setning om Schytt. Giæver fremhevet igjen at den besste mann til å ta ledelsen hvis han skulde bli arbeidsudyktig var Schumacher. Han tilføiet at fra Roer hadde han den beskjed at skulde Schytt bli sjef vilde Roer hjem. Jeg ga derfor Giæver skriftlig beskjed om at han hvis nødvendig skulde opnevne Schumacher som sin stedfortreder. G. forsikret mig at spørsmålet hadde blit drøftet inngående med de aller fleste og disse ønsket ikke å ta ordrer fra Schytt, vesentlig pågrunn av hans hensynløse og nesten brutale optreden. Det var ikke rigtig når jeg tidligere skrev at S. satte sit eget arbeide i første rekke - det gjaldt derimot for Roer, men Roer gjorde det på en tekkelig måte. S. kunne nok se sit arbeide i relasjon til annet, men han drev dem som arbeidet for ham eller tok del i hans arbeide så helt urimelig hardt og brukte munn på dem hvis de ikke kunne følge hans tempo eller misforstod hans mening. - Nå - nok om dette.

På eftermiddagen idag drev isen fra bunnen av Nøkkbukta utover og fra skuten kunne vi se en masse sel. Ved 19-tiden gik vi derfor utover - bare ut på bukta - for å drive seljagt. I to timer er det nå gåt slag i slag. Jeg vet ikke hvormange sel der er skutt, men det må vel dreie sig om en 20-30 stykker. De fleste er nokså små og magre, men der er også endel svære rugger, som båsen mener veier sine 6-700 kg. Og de er feite, båsen sier at der er en 100 kg spekk på hver. Men skinnene er ikke noe tes. De fleste, selv ungdyrene, er ille revet op.

Inne i Selbukta, hvor isen er brukket op nå, var der mange sel. B. og K. mente de hadde set over 1000! Men det er for langt for oss å gå dit - og dyrene er heller ikke så feite at det ville lønne sig, særlig fordi skinnene er uten verdi.

Nå går vi snart tilbake til kaien vår - og så får vi få vite hvad meteorologene mener i kveld.

Mandag 29. jan 1951. Kl. 19~~X~~ 30.

Meteorologene hadde ikke meget godt å si igårkveld. Efter all sansynlighet vilde været bli dårlig. Imorges var det rigtig dødvær. Stille med et gråt ulltep pe av lave skyer slik at oppe på platået gik sneflaten og himlen over i hverandre. Rigit en unyttig dag - hverken dårlig eller godt vær. Sa til G. at vi fik vente en dag eller to til - kanske bedret det sig siden det bebudete ruskevær ikke ~~xx~~ var kommet.

Gik i form. op til Maudheim, hvor jeg var til kl. 18. Da middagsmeldingene kom inn viste det sig at situasjonen hadde bedret sig noe. Der er utsikter til skikkelig vær imorgen - omend små. Det er klarnet endel også. Det lave skydekket er vekke, men der er mange middelhøie og høie skyer. ~~Vi~~ Vi får se. Det forekommer mig at et bibelsprog sier : "Hvor fattige er de som ikke har tålmodighet".

På veien tilMMaudheim mødte jeg Roggen på motorsykkel. Han strålte om mulig endda mere og utbrøt: "Nei, en skulle ha vært 17!" Senere viste Liljequist sine ferdigheter. Brian Roberts og Jo Jebart arbeidet så det var en fryd å se på. De gravet en ny utgang slik at skulde bli lettere å tømme deres W.C.

Giæver fortalte endel om Wilson's lydbånn-apparat. W. hadde tat en rekke udmerkete saker - ulingen av snestormen, alle de rare lydene når radiosonden blir tat m.m. og hadde fåt gode kommentarer til dem. Meget av dette vil være meget verdifuldt i forbindelse med den film vi håper skal laggs, dels fordi man får mulighet tilm å reprodusere de lyder som virkelig forekom, dels fordi disse og samtaler vil tjene til å gi en kommentator den atmosfære han trenger. Men- W. hadde også tat op spektakelet - sanger og tøis på noen av de glade fester - og samtaler som ikke var tenkt for gjentagelse år efter. G. var noe bekymret, for der kunne finnes metriale som burde karakteriseres som privatissime.

G. visste at Wilson ~~xxxxx~~ hjem sender en hel del av lydbånn han har tat op. G. mener derfor at ekspedisjonen bør sikre sig alt det materiale som ikke er stregt privat - slik som lydbrev W. sender sin mor eller sin flicka . Det er ganske delikat sak. Skal få en skriftlig utredning fra Giæver om hans syn.

Snakket med Schumacher om hans fremtid. Det er klart at vi må sørge for at han får adgang til å bearbeide det materiale han har samlet, og at dette arbeid kan ta flere år. Han har søkt om og fåt innvilget permisjon for den tid ekspedisjonen varer og for den tid som kreves til bearbeidelsen, så forsåvidt er saken klar. Han venter å vende tilbake til Met.Inst. for han ingen illusjoner om en vitenskapelig karriere. Han nevnte imidlertid at den tid som trenges til bearbeidelsen, vilde det kanske være heldig for ham om han kunne beholde kontakten med Met.Inst., f. eks. ved at han arbeidet der 2-3 sommermåneder, når der trengtes hjelp pågrunn avferier. Jeg synes det burde være bra og lovte å ta det op med Hesselberg, for det kan være godt å få en slik sak ordnet tidlig.

Nå er det klarnet så meget at B. skal ta Liljequist med på en liten tur, så han kan få se bak- og vestsiden av "Sørhaugen". De tre trekk som fins i landskapet er den tidligere omtalte "Pynten" og så er det "Østhaugen" og "Sørhaugen. De to sisste fortoner sig bare som lave, brede rygger i horisonten.

Igår blev det 41 sel, nok til at gutta har fåt blod på tann. Imorges drog noen av dem avsted med båt og kom hjem ved middagstid med 37 sel. Kl. 13 gik så Norsel inn i østbukten og kom tilbake kl 18 med vel 100 sel til.. Da jeg kom ombord drev gutta på med spyling, ~~xxxx~~ utseendet minnet mig om Sam Hitons cowboysang: "There was blood on the saddle and blood all around - and there was a great puddle of blood -od on the ground".

Tirsdag 30 jan. kl 3 (a.m.)

Ulykken skulde skje, men det kunne gåt meget verre. C-5-en er et vrak, men Baastad er bare lidt skadd og Liljequist er uskadd.

Kl. 20 50 banket det på lugardøren. Anders J. kom inn, blek, hvit i ansigtet: "Nå har Kaare krasja. Han går her på dekket, men har bare noen skrammer i ansigtet. Liljequist er all right!

Jeg sprang opover til startplassen. Der lå C-5-en på siden med høire vinge ret op i luften og xxxx venstre vinge smadret. Jensen, førstemekanikeren, kom bort til mig: "Vil De sette igang for å få fuld rapport. Kjellberg må ta fotografier og alle merker må måles op. Best om De tar Dem av det. Kanske Essen vil hjelpe."

Der var alt sendt bud efter Kjellberg og idet jeg gik tilbake til Norsel mødte jeg Jacobsen. Spurte ham om jeg skulde be om Essens hjelp til å ta mål etc. "Det er fint" sa han. Ombord fandt jeg Liljequist i Essens lugar. Guttorm J. la bandasje på Baastad som hadde fxx slåt hodet kraftig mot instrumentbordet.

Essen gik op til vraket og Liljequist blev med mig op til mit lugar. Han hadde fåt etpar rifter i to fxx fingrer på høire hånd og hadde noe vondt i venstre skulder men forsikret ellers at han var helt all right og rolig. Men han var allikevel opskaket og det er lite vunnet ved å gjenta endel av hvad han sa. Får vente til han har fåt en lang søvn..

Baastad forsikret også at han var helt aal right men har var som rimelig kunne være også opskaket. Vi måtte hindre ham i gå tilbake til flyet og kl 23 måtte vi tvinge ham iseng. Han hadde fåt noen stygge kuler i pannen og endel smårifter, ikke noe farlig.

Kl. 22 30 hadde Guttorm J., Giæver, som var kommet ned med weaselen, for fra Maudheim hadde de set vingen av flyet stå ret i været og hadde skjønt hvad der var hendt, Andres J., Essen, mekanikerne og jeg vært oppe ved flyet for å se om det var verd å ta resterne med. Guttorm J. kom med et fornuftig forslag: "La oss ta det ombord, så kan vi korrespondere med forsikringsselskapet og med Widerøe. Vil forsikringsselskapet ha det hjem, kan vi losse flyet i Las Palmas, hvis ikke kan vi dumpe det. La oss gå igang straks!"

Når jeg skriver dette er det som er igjen av C-5-en allerede vel ombord og nå ~~er Andres~~ J. Jensen oppe for å hente KZ-en som skal bli tat ombord i samme slengen. Vi går neppe før imorgen kveld, for vi bør søke å få en forklaring av Liljequist når han har hvilt ut.

Jeg skal ikke prøve å danne mig en mening om årsaken til havariet. Her er der foretat målinger, vi får værrapport, skal måle skavler og undersøke sneflaten imorgen. Der er fotografert. Takket være Essen, som har vært overordentlig hjelpsom og har gjort alt hvad han er blit anmodet om [redacted] og takket være A.J. er der øieblikkelig samlet flest mulig faktiske oplysninger.

Når Baastad har fåt hvilt ut får vi høre hans forklaring, men hidtil har vi bare søkt å få ham tilro snarest mulig.

Mellem kl. 1 og kl. 2 blev der sendt telegrammer til luftfartsdirektoratet, Widerøe og Polarinstitutt - Og imorgen må jeg vel sende noe til avisene.

Kl. 4 30.

Alt under kontrol. Guttorm J. har vært inne og set på F-B, som han sier er helt OK.

Når jeg setter mig til og skrive igjen er grunnen at der var noe jeg forsømte å nevne søndag kveld. F-B og Kjellberg hadde vært en tur vestover, hadde føiet over Selbukta, som nevnt p. 88. Om kvelden fortalte F-B at han hadde lannet "på et stort isflak"."På bay-is?" spurte jeg. "Nei på slik sne som er her oppe på flyplassen, hard og skavlet", sa han. "Og det var stort, det var flere km. langt - ja, det var nok et stykke av denne shelf-isen!

Han hadde bent frem lannet på et stort isfjeld derinne i Selbukta. Jeg var forbanna, men sa ikke noe, for jeg hadde inntrykk av at han var temmelig opspilt og jeg vilde nødig gjøre saken verre ved å si hvad jeg mente: "Hvad pokker mener De med å morre Dem med å gå ned på isfjeld? Vi ligger ikke her for å drive øvelser og her skal der ikke bli tat en unødig resiko! Dette og lidt mere hadde jeg gjerne sagt, men turde ikke. Må få Kjellberg til å bekrefte at historien er rigtig.

30/1. ~~Onsdag~~ Tirsdag kl. 19.

Kjellberg fortalte at F-B hadde ikke lannet den dagen -lørdag - men hadde bare gåt ned, feiet bortover på meiene til han holdt på å miste farten og hadde så sat full gass på igjen og gåt op. Det var ikke et isfjell han hadde prøvet, men gammel bay-is som netop var brukket op.

Jeg er igrunnen for trett til å skrive, for det blev lite søvn inat og dette har vært en lang dag. Netop som jeg ~~xxxxxx~~ var ferdig til å gå tilkøis kl. 4 30 imorges kom Anders J. inn og vi hadde en lang prat. A.J. er en meget ~~kxxx~~ loyal kar, ~~men~~ - nok sagt. Klokken blev 5 30 før jeg krøp ~~tilkøis~~

tilkøis og kl. 8 var jeg oppe igjen - ikke fordi det var nødvendig, men jeg våknet og var fortsat opspilt.

Her ombord blev der gjort sjøklart i løpet av dagen. Anders J. og Essen gikm op til Maudheim for å skaffe de sisste rapporter. Jeg gik op dit kl. 12 30. Liljequist var oppe men ikke bra. Han hadde ikke sovet skikelig. Hadde ikke tat noen sovepille. Når han slukket lyset oplevet han krasjet igjen og kom ikke vekk fra det. Det var nok galt at vi hadde git ham etpar drinks igårkveld - men det visste vi ikke.

Efterat han hadde spist fik han noen sterke sovemidler, men hadde vanskelig for å komme tilro. - Vi fra Norsel gik tilbake til skuten og kom dit kl. 3. Jeg ~~XXXXXXXXXX~~ sa til Guttorm at vi kunne gå når somhelst og at samtlige fra Maudheim vilde komme for å si farvel. Avgangen skulde filmes - og når det var gjort skulde vi gå tilbake til kaien for å ta med filmen. Der blev sendt besked til Maudheim om at vi ville være klar til å gå kl. 16. Lidt over den tid kom weaselen ned med samtlige undtagen Liljequist og Giæver. G. sendte med et brev - vedlagt. Han var bekymret og ber oss om å bli til han har konsultert doktoren ombord i Thorshøvdi, som Roggen skal ha forbindelse med kl. 20.

Nå venter vi bare på den forbindelsen - og så får vi håpe at doktoren ikke har noen innvending mot at L. blir

Ulykken igår har desverre kastet en skygge over avskjeden. Får håpe den glir over.

F-B sov idag til henimot kl. 14. Han later til å være helt bra. Han var meget bekymret for Liljequist, men vi fortalte ham ikke om G.'engstelse.

Onsdag 31. jan 1951.

Samtalen med legen ombord i Thorshøvdi var meget tilfredsstillende. Efter å ha spurt om mulig blødning fra nese, øre eller mund og bedt om å få opgit pulsen fik legen oplyst at der var intet tegn til slag i hode ingen blødning og at pulsen var 80. Patienten sov. Legen sa da: Han bør ligge i minst tre døgn med hodet lavt, xxx må hvis nødvendig få sovemiddel, ingen alkohol. Det var nok forkjert at vi ga L. noen whisky-drammer og disse, sammen med hele uroen ved besøket og ved avgangen har vel bidradd til at eftervirkningene var såpas kraftige.

Efter den beroligende beskjeden fra legen gik vi. Ekstrøm kom ned med weasel og Hallgren, Jelbart og Quar var blit igjen ombord, så de fire stod på "kaien" da vi kastet los for alvor kl. 21 15. XXX Kl. 21 35 passerte vi pynten og gik nordover i åpent vann.

Herligheten varte ikke så svært lenge. Ut på natten kom vi ut i åpen is, som efterhvert blev tetter og tettere og nå arbeider vi oss langsomt gjennem ganske tett is. Den er imidlertid brukket, der er ingen store florer, så hidtil er der ingen vanskeligheter og himlen ser bra ut i N og NW, men er helt hvit i NE. Endda har vi antagelig langt å gå gjennem isen, så vi vet ikke hvor lang tid det vil ta oss.

Jeg har regnet på strømobserne mine idag og Jacobsen og Essen arbeider med rapport om flyuheldet mens mekanikerne går over flyet for å bedømme skaden. B. er fin, men er sat helt utenfor arbeidet med rapporter. Akkurat nå søker Guttorm å få forbindelse med Maudheim, bl.a. for å få vite hvordan L. har det.

Fredag 2. febr. 1951. kl, 19.

Jeg skrev ikke noe igår, ikke fordi der ikke var noe å skrive om, men fordi jeg drev på med mine beregninger - og når jeg ikke gjorde det var jeg på dekket, fordi været var aldeles vidunderlig. Og det var bare været det var verd å si noe om.

Det er sjelden å opleve en dag i isen slik som vi hadde igår. Klar blå himmel, nesten stille, stekende sol og rundt omkring åpen is, hist og her med store isfje innimellem. Tilslut en solnedgang i praktfulle farger, gule og røde. Håper jeg festet noen av fargene på film.

Guttene drev på og spekket skinnene. ~~Skrrrrr~~ Spekket på de magre selene er seigt og vil ikke gi meget olje, men der blev da omkring 4-5 ton spekk av det sier båsen og det må der vel bli noe olje av..

Radioforholdene har vært umulige de par sisste dagene. Vi har ikke hat forbindelse med Maudheim siden vi reiste, men igårkveld hørte Guttorm samtale mellem Maudheim og Thorshøvdi. Efter denne later det til å gå br bra med Liljequist, men der har også vært noe merkelig noe om en mann med et skadet kne. Det vet vi ikke hvad betyr. Rigtignok så vi Jelbart - som var ganske glad da han gik fraborde - prøve å kjøre motorsykkel på en noe ureglemetert måte - kanske han har vært uheldig?

~~Xxxx~~ Siden inat kl. 1 har vi bare passert moen lø løse isstrimler. Kl. 2 blev kursen sat ret nordover, men i em. traf vi på en svær istunge som strakte sig østover og som vi måtte gå utenom. Vi var kommet inn i en bukt så en tid gik vi sydover, men siden kl. 18 har vi vært tilbake på kurs. Vi så det største isfjell hidtil, men så kollosalt var det ikke, antagelig ca. 4 km langt. Isen i disse tungene her er av en annen karakter end isen vi passerte igår. Igår hadde vi bare vinterbaks, strkt skruet vinteris, men idag passerer vi gammel baks-is, antagelig slik som driver østover fra Weddelhave

Været har holdt sig fint idag også. Solen har vært meget fremme, vinden er løi SSW og her finnes knapt dønning. Det er storartet å slippe å komme ret frabisen og ut i storm og høi sjø.

Det er nu sikkert at vi går til Las Palmas. Guttorm mener at vi skal nå dit ca. 25 febr. Telegraferte til Polarinst. igår og bad om å få skibsleiligheter undersøkt. Har så megen bagage at jeg vil helst reise hjem pr. skib - det blir meget broget å ta fly. Må antagelig se til å få sendt fotos og artikler hjem pr. fly.

Guttorm Jakobsen er 40 år idag!

Baastad er nå kommet helt på hektene igjen. Igår blev der sendt et langt telegram til Widerøs om skaden på flyet. Anders J. hadde først skrevet dette for å sende det iforgårs, men B. kom op og fik se det og protesterte. Likeover for mig fortalte han at han protesterte særlig mot setningen :"B. har fåt et trøkk i hue", for det kunne tydes slik at han var blit uklar i toppen. Jeg sa ham at det kunne sløifes. Resultatet var imidlertid blit at telegrammet gik ikke avsted, men blev avsendt neste dag i utvidet form og uten den famøse setning og uten antydning av mulig årsak til uheldet. Min samtale med B. fandt sted igår.

Iforgårs, onsdag, fik Anders J. telegram fra Widerøe med anmodning om detaljer og med opfordring til B. om å underrette familien direkte. B. ønsket ikke å gjøre dette, men om kvelden, da han stoppet det telegram, jeg nevnte, fik Guttorm overtalt ham til å sende underretning til sin far. Da jeg snakket med B. igår visste jeg ikke dette og sa ham at hadde jo negtet å telegrafere hjem. Åneida, sa han, det hadde han da gjort. Senere fik jeg vite at han var blit over talt til å gjøre det. Ak,ja.

Søndag 4. febr. 1951.

Det blev ikke noen skrivning igår. Nat til lørdag passeret vi de sisste isstrimler og som vi kom ut i rom sj sjø friaket vinden endel fra xxxx NW og vi fik ganske bra dønning fra samme kanten. Resultaet var svær rulling og tldels setting - mere end min mave likte. Så lenge jeg lå på køien var jeg OK, men såsnart jeg prøvet å bevege mig truet sjøsyken. Idag har jeg sløifet frokosten, men ut på dagen ga den verste rullingen sig, jeg tok en tablet drammamin og spiste en drabelig middag og har netop spist en like drabelig aftens, så nå er jeg ovenpå.

Ellers bærer det bordover for fuld fart trods tett tåke. Hvis vi ikke er utsat for noe uventet skal vi nå Las Palmas ca. 25 febr - kanske en dag tidligere. Har underrettet instituttet om dette og må så be om penger.

Rullingen har ellers ført til at der har vært almindelig dovenskap ombord blandt sommerturistene tiltrods for at der er adskilig å gjøre med å avslutte rapporter. Brian fik ferdig en artikel om inntrykk fra Maudheim og den blev sendt over Kapstaden inat. Guttorm J. sat ved telegrafen i 5-6 timer! Birans artikel var nøktern og korrekt, men neppe særlig journalistisk. Har ikke hørt noe om hvorledes de tidligere artikler er blit mottat. Likedan skal det bli artig å få vite hvordan hele denne turen blir bedømt - om den blir kaldt helt mislykket eller bare delvis så. Det blir vanskelig å beskrive den moralske betydning besøket har hat for deltagerne, men det er et trekk som må fremheves.

Jeg må prøve å summere op mine inntrykk fra besøket og likedan mine inntrykk m.h.t. flyvningen. De sisste må jeg diskutere med Essen. -Jeg hadde jo håpet at vi skulde fåt gjort så meget med kartfotograferring at det ikke vilde bli nødvendig å tenke på den neste år, men det må nok gjøres. Jeg har jo stadig sagt at grunnen - eller en grunn - til å prøve flyvning iår var netop at skulde værforholdene være dårlige hadde vi et år til.

Mandag 5. Febr. 1951.

Tåke hele dagen, noe dønning imot men løi vind. Vi gjør god fart, men Norsel setter og ruller, så dagen har vært lite tiltalende. Det er for kaldt til å være på dekk, ikke er der annet å se end en grå vegg fortil alle sider. Men ikveld passerte vi "konvergensen". Fra kl. 18 til kl 21 gik sjøtemperaturen op fra 2.1° til 3.8°. Lufttemperaturen er kommetop i 5.6° så det begynner jo å bli varmt!

Nå kom akkurat Tor forbi, han hadde vært oppe i bestikken for å høre om Guttorm J. hadde fåt noen værmelding. Jo, det var bare fine været i utsikt, så kanske kan vi komme gjennem "the roaring forties" uten å møte storm. G. hadde også netop målt ut distansene til Las Palmas og til St. John. Kan Norsel gå fra La Palmas ikke senere end den 28de vil den kunne nå St. John den 9de mars - og selfangsten begynner den 10de. Det er akkurat dagen og veien. Og hver dag teller. Guttorm fortalte akkurat ved kaffen at på en heldig dag kan de ta 3000 kvitunger - og siden skinnene er verd 50 kr. pr. stykk, er det mange, ma-ange penger.

Imorgen må jeg få rede på hjemreiseplaner for dem enkelte for å få ordnet med billeter om mulig. Må også gi beskjed om hvilke pengemidler vi trenger.

Har snakket adskillig med Brian om planerne for neste år, om feil begåt ved snlegget av Maudheim osv. Alt saker som jeg må skrive mere om. M.h.t. neste år har Essen nevnt at han vilde anse det som en fordel om Kjellberg kunde bli med som fotograf. Får spørre ham om han har lyst på en tur til. Kjellberg er en storartet kar. Flink og rolig. Noen bedre mann kan vanskelig finnes . Skulle tro at Widerøe ikke vil ha noget imot at en av hans folk får en sjanse til.

Torsdag 8. febr. 1951.

Tirsdagen og Onsdagen var to dårlige dager. Stiv kuling fra NW for det meste, gammel tung dønning fra SW og krapp vindsjø fra NW. Rotet. Norsel rullet og sstte, tok grønt vann over baugen mens vannet fosset inn og ut over agterdekket. Det var ikke vær til å være på dekk i, ikke vær til å utføre noe skrive-arbeide i, så det eneste var å lese eller sove. Helt patentfri for sjøsyke var jeg ikke heller - noe tung i hode og øm i maven, men jeg behøvet da ikke sløife noe måltid. Tok forresten en drammamin en halvtime før middagen og det er ikke tvil om at den øiblikkelig be-roliget de indre regioner. Har forresten ikke værtxxke alene om å føle mig urven.

Men idag er livet let å leve. Dønningen fra SW har vi endda, så vi ruller bra, men ellers er sjøen nesten glat og solen skinner. Den ene efter den annen an sommerturistene optrer skinnende renvaskete og med let sommerutstyr. "Chiefen" hsr tat skjegget men har beholdt en opera-mustasje. Selv skal jeg ta skjegget imorgen for da passerer vi breddeh av CapeTown, så det er en passelig anledning.

Norsel selv blir vasket. Guttorm forteller at om-bord i engelske skuter xx hersker den overtro at en xxx skute skal aldrig vaskes i sjøen - og det viser på skutene. Her pågår storvask og det trenges. Det er xxx utrolig hvormegen skitt der kan samles på noen uker!

Dette med hjemreisene begynner å ordne sig. Essen har fåt beskjed om å fly hjem fra Las Palmas. For Baa-stad og Kjellberg ordner Widerøe reisen i samråd med Polarisnt. Jeg anmodet dette om å kjøpe billet til mig, men siden jeg ønsker å reise om London og siden det da er praktisk å reise sammen med Brian har han bedt RGS om å skaffe oss to flybilletter og jeg har underrettet instituttet om at det ikke behøver gjøre noe mere.

Fredag 9. febr. 1951.

Jo, nå går det fint. Vi har lidt dønning fra SW fremdeles, men nesten havblikk, skyet. Norsel ruller ganske langsomt og bedagelig, så pent at slingrebrettene er tat vekk - skjønt det er noe letsindig for engang imellem tar hun en bra overhaling.

Igår fik vi endelig en breddeobs. , den første efter avgangen fra Maudheim. Den viste det gledelige resultat at vi var 45 n.m. foran bestikket, at vi hadde gjort bedre fart end antat. Idag passerer vi bredden av CapeTown, d.v.s., vi passerer den om en times tid, kl. 18. Det skulde bety at vår leie av Norsel vil løpe ut om 20 dager fra idag + 3 eller 4 dager i Las Palmas. Den løper ut den 4. eller 5. mars og kommer dermed til å strekke sig over knappe 4 måneder. Det er adskillig bedre end ifjor.

Overgangen fra antarktis til semi-tropisk har vært utrolig brå. Mandag var været surt og polarmessig - idag, fredag er det varmt nok for alle ombord og det blir nok varmere. Temperaturen både i vann og luft er steget fra ca 2° til 23-24° på disse få dagene. Resultatet er at mere og mere skjegg er forsvunnet. Imorges kom Guttorm J. glatbarbert til frokost og til middag ankom jeg uten mit grå skjegg.

Ellers har jeg idag drevet oprydning i lugaret, lagt tilside vinterutstyr og samlet endel saker som jeg skal gi en slags vask. Og jeg er flyttet fra køien til benken, som er kjøligere.

Snakket med Kjellberg idag om hans mulige deltagelse neste år. Han er game. Får se, selv vil jeg sette stor pris på om han blir med.

Idag måtte jeg fjerne en hel rekke telgrammer fra denne dagboken og smøle dem særskildt, for boken blir for fet.

Lørdag 10 febr. 1951

Betragtninger over flyvningen iår - og muligheter neste år.

Det kan med engang bli slåt fast at det dårlige resultat iår skyldtes været. Den periode med stabilt vær som vi trengte og som vi hadde håpet på, kom ikke. Jeg mener allikevel at vi hadde al grunn til å håpe på en slik periode - skjønt det er mulig at de få erfaringer vårt håp var begrunnet på skrev sig fra noen tilfeldigvis gunstige år og at vi slet ikke har kjennskap til gjennemsnitsforhold.

Selvom vi må tilskrive årets mislykkete operasjon m.h.t. flyvning til værforholdene, så er det av hensyn til fremtiden nødvendig å spørre hvad vi hadde vært istand til å utrette med det materiell vi hadde til rådighet. Reises dette spørsmål er jeg ikke i tvil om at et svar må bli: langt mindre end jeg hadde grunn til å tro efter konferenser med Widerøe i Oslo - og mindre end jeg hadde grunn til å tro efter hvad Friis-Baastad hadde sagt.

La oss først se på planen om å gå østover først for å bruke C-5-en som sjøfly..Med uprøvet radioutstyr og uten kjennskap til rekkevidden av radiokompasset ville vi ikke ha vært istand til å utrette noe medmindre isforholdene hadde tillat oss å komme meget nær barrieren og været hadde vært enestående fint. Jeg har fåt et sterkt inntrykk av at navigasjonen har vist sig å være betydelig vanskeligere end forutsat, men dette er fagfolk burde klart fra begyndelsen av ha vært på det rene med hvor vanskelig den vilde være.

Hertil kommer også at rekkevidden under kartfotografering er langt mindre end ved overlannflyvning - noe jeg skal komme tilbake til - og at rekkevidden med C-5-en som sjøfly er langt mindre end

på ski - og at monteringen av flyet ombord og sjøsetting og ombordtagning hadde representert mange flere problemer og muligheter for uheld, så det forekommer ~~det~~ mig nu uforsvarlig at fagfolk i det hele kunne gå med på at kartflyvning kunne bli foretat som planlagt.

Det er tydelig at Friis-Baastad må ha næret endel av de betenkeligheter jeg har nevnt, ellers vilde han ikke ha kommet til mig den 27. jan. for å spørre om vi kunne gå til Maudheim først fordi det vilde være av stor fordel å kunne prøve alt utstyr fra en sikker base. Vi kunne så gå østover efterat der var vunnet erfarin m.h.t. navigasjon m.m. Det vesentlige av diskussjonen med F-B er git tidligere (p.15) og her er det nok å gjenta at jeg var klar over, at gik vi til Maudheim først vilde det ikke bli tale om å gå østover efterpå. Jeg spurte derfor hvor meget vi kunne vente å utrette fra Maudheim - og fik et meget optimistisk billede fra F-B. Det var ikke minst hans - nå helt uforståelige optimisme-som fik mig til å forandre planen, for jeg var dengang langt fra klar over hvor begrenset utstyrets ydeevne var.

Det er klart at de betenkeligheter F-B hadde ved å begynne flyvningen østpå kunne like godt vært fremstillet i Oslo. De kunne faktisk ha vært lagt frem allerede i april da jeg først satte mig i forbindelse med Widerøe - og i så tilfelde er det ikke umulig at karene på Maudheim kunne ha hat etpar weaseler i brukbar stand når vi kom med bensin og hadde kunnet legge bensi ut - men dette er nå et rent akademisk spørsmål. Hovedsaken er at beslutningen om å gå direkte til Maudheim kunne og burde ha vært tat såsnart man var klar over hvilken flytype der skulde anvendes.

La oss så se på flyvningene fra Maudheim. Der har jeg adskillige bitre kommentarer. Tidligere har gjort spredte bemerkninger men nå skal jeg søke å stille disse op mere systematisk.

Radioutstyret. Den vesentlige legmannsinnvending mot dette er at det var uprøvet. Hvorvidt det vilde ha vært tilfredsstillende hvis det hadde vært tilstrekkelig prøvet vet jeg ikke.

Radiopersonel. Det var absolut en feil at flygruppen ikke hadde sin egen radiomann med. Dels burde han ha vært istand til å foreta de nødvendige justeringer av radioutstyret i flyet, dels burde han ha holdt kontakten med flyet under flyvningene. Som det lå an nå fik vi heldigvis faglig hjelp til justering av Less Quar og ombord i Norsel overtok Guttorm J. radiotjenesten. Den sisste ordning la urimelig beslag på ham - og den ga ham også et ansvar som det ikke var rimelig at han skulle bære. Gruppen skulde ha hat sin egen mann.

Radiokompassene. Det krevet flere forsøk og endel justering å få radiokompassene til å virke. Dette arbeide kunne og burde ha vært undgått ved at prøver var blit foretat hjemme. Det er mulig at jeg hadde fåt et forkjert inntrykk av rekkevidden av radiokompassene, i alle fald var det en skuffelse at deres rekkevidde bare er 50-60 km, for det betød at de vilde bare være til hjelp hvis navigasjonen ellers var bra. Og vi hadde et tilfelde i hvilket en større rekkevidde vilde ha spart oss - og flyverne - for megen engstelse. Imidlertid sa F-B at rekkevidden var som man kunde vente.

Navigasjonen. Jeg har fåt et meget dårlig inntrykk av F-B som navigatør. Da jeg fik se hans "airplot" av den første turen sydover slog det mig at hans kompaskurser stemte meget nær overens med hans ~~kompas~~ kurser efter solkompasset. Da jeg spurte ham om hvordan det var mulig svarte han at det viste jo at hans kompass var riktig. Men når kompasset har en deviasjon som avhenger av kursen og når misvisningen er +13 grader - hvordan kan da "kompasset være riktig"? Det kan høist være riktig på en kurs, nemlig hvis deviasjon og misvisning ophever hverandre. Men da blir det ekstra "galt" på andre kurser.

~~Først~~ Efter de to første flyvninger blev F-B praktisk talt beordret til å få deviasjonen på sit kompass bestemt, noe som Lt.Foster gjorde på en times tid, med flyet på bakken.

Jeg har ikke hat adgang til å se om han senere har benyttet deviasjonskurven sammen med misvisningen for jeg har endda ikke mottat hans "air plots" fra andre end de to første turene. Jeg håper at han har sine notater i slik orden at han gjøre disse plots ferdig før vi når Las Palmas.

Rekkevidden av C-5. Her er der meget å si. Før avreisen og på turen nedover blev det sagt mig gang på gang at C-5 hadde en fart gjennem luften på 90 knob, 165 km/time, og at bensinforbruket lå omkring 80 liter i timen. Der blev sagt at med overlast vilde farten gå noe ned og bensinforbruket noe op, men der blev aldrig git noen tal. Tvertimot, ved anslag over hvilke avstander der kunne rekkes fra Maudheim (se p.15) gik F-B under samtalen den 27. jan. ut fra at man fra Advanced Base kunne utføre fotograferingsflyvning helt til 15° øst. Jeg skal villig innrømme at under den samtalen søkte jeg å presse rekkevidden så meget som mulig, men det burde da ha vært fagmannens opgave å gi legmannen et realistisk billede av mulighetene.

Hvorledes har det så stillet sig? Jo, med overlast er farten gåt helt ned i 75 knob, 140 km/time, og samtidig er bensinforbruket gåt op i nærmere 100 liter i timen. Dette betyr at på ski - og med en knap sikkerhetsmarginer rekkevidden høist 1000 km med størst mulig overlast, 800 liter bensin, forutsat en dirkete overlannflyvning. Skal der fotograferes går der med meget bensin til klatring og manøvrering slik at fotoflyvningen kan selv under besste forhold neppe utføres til avstander utenfor 400 km fra startplassen - og dette er forutsat start med 800 liter bensin.

Det var nok oprindelig meningen at C-5-en skulde kunne starte med 800 liter bensin på tankene, innbefattet

to

to reservetanker på 200 liter hver. Her er der imidlertid skjedd noe, som jeg ikke har rede på. Mekanikerne, som er ansvarlig for at flyet er i forskriftsmessig stand har fjernet den ene reservetanken - som blev bruket ved den annen flyvning den 11.2. -så fx på tankene gik der bare 600 liter. Jeg må gå ut fra at denne saken er helt kurant, men forholdet er allikevel at de overslag som er git mig tidligere m.h.t. rekkevidde har vært mege xxxxxxxxxxxxxxxx sterkt overdrevne.

Til en viss grad kom F-B utenom den situasjon som opstod da den ene tanken blev fjernet. Ved to leiligheter tok han med sig 200 liter bensin på jerrycans til Advanced Base, gik ned, satte kannene igjen og lannet igjen på tilbakevei og fyldte sine tanker for hjemflyvning. Selv med slik fremgangsmåte vilde det neppe ha vært mulig å rekke tilmere end ca. 200 km fra A.B. for fotografering - ikke til 5-600 km som forutsat da vi forandret planer den 27/1. Det ville ha vært mulig å rekke til ca. 300 km - kanske - hvis bensin først blev fløiet ut til A.B. slik at der kunne påfylles bensin der på utgående og igjen på hjemvei.

Konklusjon. Som nevnt inledningsvis skyldes det dårlige resultat været og ikke utstyret. Betraktningene over utstyrets mangler er allikevel på plass av hensyn til mulige planer for 1951-52. Det bør da nevnes at jeg har stadig fremholdt at en grunn for å prøve flyvningen iår var at da har vi en mulighet for å supplere resultatene neste år, hvis værforholdene skulde bli ugunstige. Hvad der kan gjøres vil nå i første rekke avhenge av den interesse det svenske flyvåpen vil vise. Hvad der end skjer er det nødvendig at alt eventuelt flyutstyr blir omhyggelig prøvet på forhånd og at planene for den flyvning som skal bli foretat blir lagt helt realistisk. Det er også nødvendig at med utstyr tilsvarende til årets blir flygruppen å øke med minst en, helst to mann, en radiotelegrafist og en teknikker.

Søndag 11.febr. 1951.

Mors dag idag! Det er noe tøv, men jeg telegraferte blomster.

Idag har vi hat en utrolig fin dag igjen, den fjerde fine dagen på rad - og vi kan nok håpe å beholde det fine været i minst en uke endda. Vi gjør god fart, vel 11 knob, så der er al utsigt til at vi når Las Palmas allerede lørdag 24de. Det er mulig at Brian og jeg kan fortsette for å reise over Madrid til London allerede den 1. mars. I så tilfelde kommer jeg antagelig til å fly hjem ca. 7 mars.

Idag har der vært riktig søndagsstemning ombord. Der har ikke vært noe arbeide på dekk, bare vakten har gåt og den er nu redusert til fire mann på hver vakt, to i maskinen og to på dekk. Sommerturistene har solet sig - jeg håper at jeg ikke har gjort formeget av det. Er forresten plaget av en noe "øm" mave. Flere andre ombord har klaget over det samme, så det er kanske en omgangssyke som jeg har fåt i lett form.

Havet her er merkelig livløst. Igår så vi en flokk springere, men siden vi mistet albatrossene for to dager siden har vi ikke set en fugl. Tror jeg så en flyvefisk i vannskorpen igår og Brian mente han så en idag. Vi får vel snart se flere.

Har ikke vært noe oplagt til arbeide idag, men fra imorgen av bør jeg være mere flittig. Der er rapporter fra Maudheim som bør oversettes til engelsk og der er artiklerne. Kunne jeg oversette dem vilde det være fint. Desuten har jeg jo med noe annet arbeide også slik som tillegget til "Havlæren", men jeg er redd for at der blir ikke meget gjort med det eller andre saken. Jeg har brukt ganske megen tid på strømmålingene fra Norselbukta, og der er endds endel regnearbeide med dem. Resultatene ser fremdeles bra ut.

Tirsdag 13. febr. 1951.

Nå er den ene dagen lik den andre. Vi har fåt passaten og ruller vakkert nordover med en løi bris fra ESE. Og solen skinner fra en himmel som bare har noen skyer ute i horisonten. Imorgen vil den være ret over hodene våre ved middagstid - og om fire dager passerer vi linjen. Men varmt er det ikke. Undtagen i solen. Temperaturen er 23-24 grader og i vannet er der vel 23. Vinden skaffer gjennemtrekk overalt så forholdene er helt ideelle. Inat måtte jeg ha uldteppe over mig - og sov fint. Det blir vel varmere, men det er storartet sålenge det holder sig slik.

Igår fik jeg oversat programmene fra Maudheim og tittet noe på artiklene. De blir ikke lette å oversette, men kanske prøver jeg. Først vil jeg imidlertid søke å gi et sammendrag av mine inntrykk fra Maudheim:

Inntrykk fra Maudheim.

Beliggenheten er bra nok. Den later til å være trygg, men helt trygg kan den neppe kaldes. Man skal imidlertid lete efter mere monotone omgivelser. I sammenligning var drivisen et strøk med mange variasjoner, med skiftende formasjoner eftersom isen skrudde, med forandringer i farvespill fra vinter til vår og til sommer. Sjelf-isen er like ensformig året rundt, ikke et trekk forandres og årstidene markeres bare ved endrete lysforhold og temperaturforhold. Det er let å forstå at omgivelsene må virke deprimerende og at de ikke vil friste noen til å ta turer. Det blir let til at ingen går ut medmindre arbeidet gjør det nødvendig. Dette er sterkt å beklage, for det fører til at mange av deltagerne får ikke så meget frisk luft og mosjon som de burde ha. Når hertil kommer at slik som husene er nedsnedd nå er inngangene blit brysomme, så skal der en ekstra anstrengelse til for å gå ut - og det er så langt lettere å bli inne.

Jeg måtte be Giæver om at han til vinteren ville

søke å foregå andre med et godt eksempel og gjøre det til en regel, selv å ta mosjon hvis været var noenlunde rimelig. Og like før vi reiste tok jeg Stig Hallgren tilside og bad om at han, som en nykommer ville sette et eksempel ved å gå ut bare for å få frisk luft og mosjon.

Dette å komme ut blir viktigere neste vinter for så begravet som husene ligger nu kan det neppe undgåes at ventilasjonen blir dårlig og at luften inne vil bli klam og at der vil lukte av primusser eller av exhaust fra motorene som driver de elektriske anlegg.

Jeg undres om der ikke blev gjort en feil ved anlegget av leiren ifjor, en feil som ingen kan bebreides, for neppe noen kunne forutse at leiren ville fyke så fuldstendig ned. Hadde det vært mulig å forutse dette kunne det kanske vært forsøkt å lage en rund leir og slik at man fik et tak over proviantkasser og hus, som skrånet opover fra alle sider. Nå, det har liten hensikt å spekulere hvad der kunne ha vært gjort, nå er leiren føket ned og nå må de søke å innrette sig derefter. Det var en stor hjelp at guttene fra Norsel kunne grave ut utstyr, forbedre ballonhulen, fordype gangene osv. På 4-5 dagene utføret de karene et arbeide som Maudheimkarene ikke hadde greiet på en måned.

Sommeren skapte langt større vanskeligheter end noen hadde forutset. Solstrålingen trengte langt ned gjennem sneen, blev absorbert av pressenigene som danner tak over ganger og kasselagre, smeltet sneen på dem eller imet på undersiden av dem så vannet dryppet ned overalt og frøs langs kasser eller frøs til store istapper som stod op fra "gulvet". Gangen ved siden av motorrummet var rent livsfarlig. Der førte varmen fra motorene til ekstra smeltning med påfølgende frysning, så gulvet i gangen var klinkende is. Under de forholdene var det ikke til å unngå at skitten sne stadig bleb trukket inn i husene og st

og at det var uråd å holde disse rene.

Der vil også bli vanskeligheter med å få tak i proviant og utstyr til vinteren. Snetyngden over kassene øver et veldig trykk og kassene er ikke solidne nok til tåle trykket. Veggen gir sig og ofte er det innholdet xx som må bære vekten. Stuerten beklaget sig alt over at det var vanskelig å få hemetikkboksene ut av kassene, for de står klemt fast. Det vil kreve meget hardt arbeid å holde dagliglivet gående, så de to ekstra mann , Jelbart og Hallgren vil sikkert få hendene fulde. Det er bra at de begge er unge og sterke og ikke redd for å ta i.

Det nye utstyret vi bragte blev lagt op i små hauger omkring 80 meter fra husene i håp om at slike små hauger ville stå i mindre fare for å fyke helt ned. Får håpe det stemmer.

På noen punkter var jeg skuffet over leiren. Det verste var at de hadde ikke anlagt noe bad tiltrods for at de hadde alt utstyr til å lage et ypperlig dampbad i likhet med hvad Amundsen laget ved Framheim og hvad vi hadde på "Maud". Jeg fik den lamme undskyldning at da leiren nærmet sig til å bli ferdig var alle spesialistene så ivrige for å sette sine undersøkelser igang at der var ingen tid til å lage et bad. Jeg kaller det en lam undskyldning, for etpar mann hadde kunnet lage et bad på mindre end en uke og den tiden hadde vært særdeles vel anvendt At badet var savnet var der ingen tvil om. Heldigvis er både Jelbart og Hallgren ivrige for å lage bad, så nå blir det sikkert gjort.

Jeg var også skuffet over hvor utrolig uordentlige og skitne endel av de enklete avlukker var. Vel kan man si at vil en mann leve i et rote er det hans sak, men jeg tror allikevel at det hadde vært bedre om der på dette punkt var blit utøvet endel disciplin. Noen avlukker var nette og rene, så ingen kunne ha den undskyldning at det var umulig å holde orden. - Jeg snakket ikke så ret ut med Giæver om disse sakene, som

ønskelig kunne ha vært, men jeg tror han forstod at jeg var noe skuffet. Imidlertid skal det innrømmes at vi var der under den vanskeligste perioden og at vi blev gang på gang forsikret at vi burde ha set leiren midt på vinteren, eller på vårparten, for da var den meget nettere.

Selvom jeg kunne ha noe å utsette på orden og renslighet var der intet å utsette på arbeidstempoet. Det måtte da være at dette var for stort. Jeg har tidligere skrevet at jeg måtte snakke alvorlig til meteorologene og fremholde for dem at de måtte ta noen rev i seilene, for ikke å slite sig selv ut. Mit inntrykk av meteorologene er at de arbeider 70-80 timer i uken og at de utfører et arbeide som under normale forhold vilde ha krevet fire mann. Jeg tror ikke at de andre sliter sig så meget ut. De 8 mann som er ute på sledeturer vil i det mindste ha megen avveksling og de vil gang på gang bli tvunget til å ligge iro pågrunn av været og vil få den hvile de trenger påden måten.

Efter hvad jeg har set er der al grunn til å tro at de vitenskapelige resultater vil bli mange og verdifulde. Ekspedisjonen skal nok gå ned i historien som et enestående foretagende - dersom der ikke intreffer et uheld før den er vel hjemme.

Jeg har et sterkt inntrykk av at mit besøk på Maudheim blev sat pris på. Der var mange saker jeg fik snakke om med Giæver og med meteorologene og jeg vet at når telegrammer kommer i løpet av året vil jeg kunne læse em med langt mere forstand fordi jeg har selv set hvordan Maudheim ser ut. Forsåvidt er jeg glad over at jeg blev med.

Noe som var meget tiltalende var den udmerkete samarbeide som man fandt mellem de forskjellige. Nasjonalfølelser lot til å være skjøvet helt i bakgrunnen. Hver mann blev bedømt ut fra hans eget verd. Skulde et arbeide utføres spillet det ingen rolle hvilken nasjon fik jobben; det var nok at den gik til den rette mann.

Etpar ord om maten er også på plass. Jeg spiste endel måltider på Maudheim og jeg kan fuldt ut forstå klagene over den "ferdigtyggete" maten. Selv har jeg jo levet så meget på hermetikk at jeg er inderlig lei av den og jeg kan ikke si at det fornyete bekjendtskap jeg gjorde med hermetikk fik mig til å forandre mening. Jeg er helt enig med Giæver i at det å skaffe skikkelig middag mat var problemet. Allikevel var karene ganske velstillet, for de hadde friske poteter og løk - og sitroner.

Nå tok de regelmessig sine vitaminpiller, men jeg kan ikke få mig til å tro at de virkelig behøver dem. Med poteter og løk, ypperlig smør, melk, safter, syltetøier, hermetiske og tørrete frukter osv. er jeg for min del overbevist om at de får alle de små vitaminer de trenger. Vi levet på mere ensformig kost ombord i "Maud" og greiet oss bra uten piller. De påstod tigtignok at de var blit slappe og trette før ventilasjonsproblemet blev akutt og slapheten kunne derfor ikke tilskrives dårlig luft. - Jeg har nå mine tvil allievel, slapheten kunne jo også skyldes overarbeide og ikke vitaminmangel. At pillene ikke var så viktige fremgår kanske derav at de hjalp øieblikkelig, men tapte sin virkning efterhvert - og dette blev tydet derhen at pillene hadde "tapt sig".

Tilslut vil jeg anføre at vi reiste fra Maudheim med god samvittighet. Vi hadde bragt hvad de hadde bedt om - undtagen hundepemmikan, hvad der skyldtes en misforståelse. Heldigvis hadde den hjemmelavete pemmikan vist sig bedre end antat og Mellebys sisste telegram om hundene hadde vært en stor lettelse. Videre hadde vi vært istand til å yte hjelp i arbeidet med å utbedre leiren - og best av alt - vi hadde efterladt den 17de mann. Utsiktene for vinteren og for neste sesong er de besste. Kunne det lykkes å få utført endel en luftfotografering i den sesongen vil alt være fint!

Torsdag 15. febr. 1951.

Samme strålende vær, men noe varmere, særlig fordi idag har vi hat en løi passat nesten ret agter, vi har gjort samme fart som passaten, så der har ikke vært megen bris ombord. Men det kjøles merkelig av mot natten Liv er her lite av, bare noen små flokker av flyvefisk.

Jeg driver på med oversettelse av artiklene fra Maudheim. Det er et anstrengende arbeide, men det vil være en stor fordel å ha dem tilgjengelige på engelsk når vi kommer til London. De er sikkert for lange og for detaljerte for ~~xx~~ Times og antagelig også for en rekke andre aviser. Imilertid er det bra å oversette dem i si helhet, ikke minst for å skaffe RGS og Scott Polar Resea Inst. et set av de fuldstendige oversettelser. Flere av artiklene er langt mere magasin artikler, men de vil sikkert gjøre sig bra i Aftenposten og i Svenska Dagbl.

Igår fik Brian telegram fra RGS ifølge hvilket der er bestilt biletter for oss til Madrid den 1 mars. Vi må overnatte i Madrid, for vi kommer ikke til London før den 2. kl 17 30. Det kan jo bli morro.

Igår feiret vi Kjellbergs 34te fødselsdag - den 14. februar, da vi var på 14 grader syd og solen deklinasjon var 14 grader syd. Dagen blev feiret med cocktails i salonen og kaldt øl til kvelds.

Nei, nå er jeg trett i ryggen av å sitte og skrive på maskinen, må ha sittet med mine oversettelser i 7-8 timer idag.

Lørdag 17. febr.

Tre-dobbelt feiring idag: Vi passerte linjen kl. 10 30, Hnery er 25 år idag og det er lørdag.

Det er blit varmere. Vi har bare en svak bris følgende bris, så vi får ikke den ventilasjonen tvers på som vi hadde. Ret som det er stiger der en avskyelig duft av selspekk frem gjennem skuten. Stanken finner vei op til det øvre dekket - inn i salonen og inn i mit lugar. Det er en søt-råtten stank, som er redselsfuld. ~~Forxxx~~ Med en variasjon fra en revy vil jeg si at sel(v)ros stinker, men selspekk er verre! Pokker også at vi skulde skyte de ca. 200 uskyldige selene sydpå! Uten dem hadde vi endda hat en renslig og luktfri skute. For engang skyld ønsker jeg, jeg hadde hat noe parfyme, for ingen parfyme kan stinke som dette spekket. Men for ishavsgutene ombord lukter det penger.

Ja, så passerte vi ekvator og er igjen på den nordlige halvkule. På nedtur hadde der ikke vært noen ceremonier ved anledningen, men idag blev her stor dåp ombord, uten persons anseelse og uten hensyn til hvormange ganger vedkommende hadde krysset linjen tidligere.

Kl. 4 kom Neptun(strymannen, Terje Jonsen) om bord med sin hjelper, Terje Bårdsen. To voksne karer. Skipperen selv blev tat først - og så gik det slag i slag. Først blev en "såpet inn" med maskinolje blannet med sot o og gud vet hvad og så blev en barbert med Neptuns sverd samtidig med at hjelperet spylet efter med sjøvann - og go godt trykk på slangen. De som ikke holdt munnen lukket svelget mye sjøvann. Så fik man et spark i baken og blev sendt over til hjelper nr. 2 (Snarby) hvor man først fik en dram av et høist vidunderlig surt og bedsk stoff - heldigvis fulgt av en kraftig "gin and lime". Ja, og innsåpingen var ledsaget av at fjær blev drysset overalt.

Kokken, Johan Sandvik, hadde gruet sig svært for dåpen og hadde lovt at han skulde gjemme sig så ingen fandt ham. Men da det kom til stykke blev han fort knepet - det var'kje så gale som han hadde trodd.

Men efterpå gik der meget ferskvann med til vask.

Tirsdag 20 febr. 1951.

Nå er det blit kaldt. Vihar hat en brå overgang fra rent tropisk vær til kjølig. Egentlig var bare lørdagen og søndagen to tigtig hete dager, særlig søndag. Da var det nesten blik stille og tempen i sjøen var oppe i vel 29 grader. Og fuktig. Der var ingen gjennemtrekk å få i mit lugar, men det ligger jo så høit at der var kjøligere end under dekk. Jeg tok etx laken over mig, men ikke mere. Igår begynte det å kjøle av og imorgen var sjø-tempen kommet ned i 20 grader og nå er den knapt 18. Det er blit for kjølig til å gå med shorts - i det minste om kvelden.

Der en noe mere liv å se. Vi har følge av flere fugler "gannets" og boobies" - hvad nå det måtte være. Og vi har set store stimer av fisk - ja Haldor fortalte at som han stod tilrors så han et uhyre i sjøen. Det var mørk-brunt og nesten rundt - ja, olva og der sat en fugl på ryggen av det. Og det store sveiver liksom, Ja, det var nå sine 2 meter langt - det var ret på styrbord sia da vi passerte og han gik ut å fik se det ganske nærme. En stor sjø-skildpadde.

Ellers går dagene sin jevne gang. Jeg har oversat alle Giævers, Schytt's og Schumacher's artikler til engelsk - og det har vært lidt av en job. Har desuten oversat slike raporter, som bør være tilgjenhelige i England.

I em, hadde Brian og jeg en lang samtale om muligheten av å beholde Maudheim som en meteorologisk stasjon. Vi kom til at med en gruppe på 8 mann og med avløsning annet hvert år vilde de årlige utgifter i gjennemsnit løpe op til 7-800 000 kr. Det er mange penger, men jeg hadde trodd at beløpet vild ha vært høiere. Imidlertid liker jeg ikke tanken på avløsning hvert annet år. Nå - jeg tror ikke det blir mulig å fortsette Maudheim allikevel, for

Norge kan umulig dekke utgiftene og jeg tviler på at midler kan opdrives internasjonalt. Jeg må også si, som jeg kanske har bemerket tidligere, at tanken på en fortsettelse tiltaler mig ikke, for en slik stasjon ville sikkert måtte administreres fra Polarinstituttet og jeg har lenge set frem til den dag vi ikke har ansvar for en gruppe på Dronning Maud Land. For mig kan vi gjerne gi lannet tilbake til pingvinene.

Ankomsten til Las Palmas er rykket frem. Nå er det sandsynlig at vi er fremme allerede om form. lørdag. Jeg er brgyndt å ordne mine papirer og å skille ut hvad jeg må bringe med mig og hvad jeg må sende hjem med skib. Skal søke å få tak i en stor kasse i Las Palmas så jeg bare får et stort kolli å sende istedet for mange små.

Essen var lykkelig ivkeld for han fik beskjed om at han vil også få plass på flyet fra Las Palmas torsdag morgen. Dermed får vi følge til Madrid. - Igår kom han til mig nokså ulykkelig, for han hadde inntrykk av at F-B synes at han(v.E) har lagt sig op i årets flyoperasjoner og likedan at han har kritisert F-B i samtaler med mig. Begge deler er noe tøv. E. har optrådt korrekt til det ytterste. Han har snakket meget med mig om flyvning, men bare om neste års operasjoner og han aldrig med et ord ytret kritik vedr. flyvningen iår. Han har også til enhver tid stillet sig til tjeneste - og har f.eks. avløs Guttorm J. ved radio vakten - mere end noen annen har gjort. Da havariet hadde skjedd holdt han sig helt i baggrunnen til jeg direkte bad ham om å ta op skisser. Jeg har senre spurt ham om om han ville gi noen beretning - eller foreta noen tydning av sporene i sneen, men dette vil han ikke gjøre medmindre han blir anmodet om det av norske autoriteter. Nei, der har ikke vært noe å utsette på hans hele optreden, noe som G.J. bekrefter.

F-B har fremdeles ikke sine rapporter ferdige. Sisst jeg spurte efter dem (lørdag) lovte han mig dem på søndag. Får spørre efter dem imorgen igjen - men jeg er lei av å skulle mase på ham. Må gjøre det.

Onsdag 21. febr. 1951.

Dette hører ikke hjemme i en dagbok som kanske kan læses av uvedkommende, eller i det minst av personer, som ikke behøver vite noe om mine personlige inntrykk av andre. Disse sidene skal derfor bli tat vare på særlikdt. Jeg har nemlig til hensikt å skrive ned mine inntrykk av mine reisefeller - og vil helst gjøre det så uforbeholdent som mulig. Here goes:

√ Guttorm Jakobsen - skipperen. Mit inntrykk av ham er bare blit bekreftet, han er en kjernekar. Dyktig som få, grei og direkte, rolig og sindig, men allikeve beslutsom og handledyktig. Han skaper en ånd og en tone her ombord, som er ganske enestående. Han er altid i godt humør - er glad i å erte sine mannskaper - og alle andre, så ofte er det vanskelig å vite om han bruker spøk eller alvor. Noen ordrer blir der sjelden git, gutta vet der ventes av dem og gjør det. Jeg har fåt et stekrt inntrykk av at hans er nærmest en god og forståelsesfuld far for folkene sine. -Han er nøktern som få. Han er ingen avholdsmann, men han kan ikke fordra drikk. Han hjelper også til å sette den rensligen tonen herombord. Han er ikke redd for å "call a spade a spade", men rå-snakk har jeg ikke hørt fra ham eller noen annen.

√ Torgils (Tor), broren, "sjiffen" er sikkert en flink og grei kar, men han har ikke Guttorm bredde og han har heller ikke hans urokkelige stø humør. Han er noe mere temperamentsfuld, men ikke så meget at det gjør noe. Der er et rent rørende forhold mellem de to brødrene. Den ene kan ikke drikke kaffe uten å få tak i den annen. Ved kaffen og hvert mål sitter de overfor hverandre og altid har de noe å snakke om. De har samme vakter, og om kvelden kommer Tor hver eneste dag en tur op i bestikken for å slå av en prat eller for å sitte å lytte på radioen sammen med Guttorm.

√ Terje Johnsen, styrmannen, er en meget stilferdig kar, som det er vanskelig å si stort om. Han er sine 6½ fot og sterk som en bjørn, men han sier lite.

Ved Maudheim kjørte han weasel så det kostet -eller rettere så det føik og lot til å fryde sig som en smågut med sin første kjelke. Ombord kan han sine ting.

Mads Magnussen, 2. maskinisten, kjenner jeg endda mindre. Han er fra Flensburg, snakker noe dansk. Han er ikke bare en stilferdig kar, men viser en hensynsfuldhet, som er for stor - eller kanske er han en meget ensom og genert mann. Hvad jeg sikter til er at både på juleaften og nytårsaften holdt han sig for selv og hvar ikke med da jule-og nytårs-sangene blev sunget. Likedan, da vi passerte linjen var han den eneste som ikke tok del i morroen på fordekket.

Torleif Kristensen, båsen, er en kraftkar. Han er bygget som Wisting - liten men knadd. Han har reist på ishavet siden han var 15-16 år gammel - og feiret sin 41de fødselsdag da vi lå ved Maudheim. Han er bli og snild og et jern til å arbeide. ~~Juleaften, da~~ Nytårsaften, da enhver skulde synge en vise, begynte han med å synge en rørende vise om "min gamle mor".

Brødrene Guttorm og Terje Bårdsen er matroser. De er også gamle ishavsgaster selvom de bare er i tyve-årene. Begge er noen sterke store gutter - og Terje er temmelig fuld av spektakel.

Henry Bertheussen er den støeste og alvorligste ombord. Han er påmøstret som letmatros, men er 25 år og helbefaren. Han deltar ikke i det pokerspillet som blev begynt da vi lå i Norselbukta og som fortsetter nå hver kveld. Om sigaretter. Men stor og sterk: Guttorm J. sier at han kan løfte 300 kg.

Torleif, Terje Bårdsen og Henry hadde alle tre lyst til å bli igjen på Maudheim, men Torleif ville ikke gå fra skuten medmindre skipperen absolut ingen innvending hadde, Terje B. skulle begynne på styr-

mannskolen når han kom hjem og pågrunn av nyordninger ville han miste ikke et men to år hvis han blev igjen og Henry's far er invalid men har et lite gårdsbruk og Henry kan ikke være vekke fra det.

Haldor Storklev er letmatros. Guttorm kaller ham "Blondie" for han er nesten kvitlugget. Der har du et emne for en ishavsskipper! Han er kvikk og lærenem og kan han spille et puss gjør han det. Men han tar jobben ombord alvorlig nok. Han skal også inn på noe skole igjen til høsten.

Åsmund Hansen Norgård er også letmatros og er yngste mann ombord. Han mistet sin far ved flyulykken ved Trondhjem for ca. 1½ år siden. Er 16 år gammel - og ville tilsjøs. Hans mor likte det ikke, men gik til Guttorm, som lovte å ta ham - og G. holder et ekstra øie med ham. Det var nesten med faderlig stolthet at G. idag fortalte at at da Åsmund kom ombord var han tynn som en tråd - men "se ham nå". "Den karen blir bra". Åsmund er noe forsagt endda, men alle er snille og han er ivrig til å arbeide - og begynner å legge si sig ut, så kanske er han et skipperemne han også.

Ove Albrigtsen er motormann. Han er lite å se på, mager og bleik, men røkter nok sin dont. Mere har jeg ikke å si om ham og stort mere har jeg ikke å si om

Helge Alfredsen, den andre motormannen. Det måtte da være at Helge ser kanske endda noe dårlige ut, for han har så dårlig hud, men kommer han over det kan han bli en pen gut. Helge er mere pratsom og har fart noe mere på ishavet. - Felles for alle disse bortset fra Åsmund - er at de har vært på ishavet før - og st selfangst - det er jöb for en kar det.

Bjarne Lorentzen var stuert på nedturen, men gik ilann for å være ved Maudheim neste året. Når han var edru var han meget stilferdig og passet sit arbeid, men bare han fik en dram blev han så pratsom at det ikke var til å holde ut.

John Snarby tok hans plass efter å ha vært året på Maudheim. Giæver hadde rost ham så over alle grenser - og jeg mener at han har ikke overdrevet. Snarby er en herre. Korrekt - på en slik måte at en har følelsen av at han betragter sig som like god, men har respekt for alderdommen. Og net. - Med hensyn til matlagningen synes jeg ikke at der er så stor forskjel på hans og B.L.'s dyktighet.

Johan Sandvik, kokken, er et nummer for sig selv. Altid blid og hjelpsom selvsom han vel er den ombord som har mest å gjøre. Han er den ivrigste av pokerspillerne, men neppe den mest våkne.

Ja - så har vi flygruppen og sommerturistene. De er ikke alle av den type G.J. ville hyre som mannskap.

Kåre Friis-Baastad er det vanskelig å bli klok på. Jeg er stadig tiltalt av ham når jeg snakker med ham, for da virker han alxtid åpen og grei - nei jeg mener ikke "grei", for rote gjør han - jeg skulde heller si åpen og noe naiv. Men han ergrer mig netop med sin seighet - langsomhet og uklarhet. Jeg prøver å undskylde hans langsomhet, men jeg kan ikke innse at han skal ~~xxx~~ bruke slik tid på sine opgaver som han gjør. Kanske er han for samvittighetfuld.

Anders Jacobsen er en stor gut, som ikke har opfunnet mye krudt. Han er vel en dyktig flyver - det vet jeg ikke noe om. Han har vist sig loyal til det ytterste overfor F-B og det er noe jeg setter pris på.

Kjellberg er en kjernekar. Han er like loyal overfor F-B som overfor noen annen. Han utfører sit arbeid som fotograf, holder sine saker iorden og er altid blid.

Mekanikerne Andreassen og Jensen kan sine ting

og når nødvendig er de noen arbeidsjern, Men manerer har de ikke. Nå skal man kanske ikke bry sig om manerer, men dag ut og dag inn kan det bli noe irriterende å sitte overfor en mann som ligger flat over bordet og spise suppe uten å løfte skjeen mere en to tommer fra tallerkenen. J. er desuten temmelig mut - har vært det særlig efter havariet. Noe hjertelig forhold er der ikke mellem de forskjellige medlemmer av gruppen, men det vedkommer jo ikke mig.

Lt. L.R.R.Foster, RN , har vært en meget tiltalende overraskelse. Da han kom til Oslo virket han temmelig vek - noe feminin - så jeg trodde ikke at han vilde passe inn blandt ishavsgaster på en liten skute. Han har innpasset sig storartet. Han og Guttorm J. er blit fine venner .xx Og flittig! Såsnadt været har tilladt det har F. tat sine spesielle observasjoner og har utarbeidet ham. Hans notater og karter er de nettteste jeg har set. Det mest imponerende ved F. er at han syntes ikke han fik lære nok isnavigasjon på turen og har derfor anmodet om og har fåt tilladelse til å bli med Norsel på selfangst. Det er godt gjort. Han bent fram frem liker sig ombord i denne skuten selvom han ikke greier klippfisk og bare til nød kan spise lidt røikjafesk.

Brian Roberts er jeg blit nærmere kjendt med. Han er en solid kar - småmorsom, men kanske ikke spennende. Han har skrevet og skrevet noe utrolig - skjønner ikke hvad han har drevet på med. Tilslut har vi så

Kaptein R. v. Essen. Han er OK. Ivrig for sin opgave. Kanske noe brysom med sine mange spørsmål, men han undskylder sig hvergang har noe på hjertet, så jeg burde ikke kalle ham brysom. Han har vært i en vanskelig stilling, for han skal jo lære endel for neste år og har derfor vært sterkt interessert i alt utstyr osv. iår, og flygruppen har nok funnet ham påtrengende. Efter min mening har han vært helt korrekt - og det samme mener G.J+

Telegrafverket

RADIO-TELEGRAM frå Hedepartiet nr. ord innl. d. 18/1, 1951 kl. 2030

T.mrk.

Adresse: Mandheim

Inn nr.

Mott.

frå		kl.	av
LH2G	18/1 1951	2030 G.M.T.	Roy

Roer er ikke og måter, kan ~~ikke sende beskjed nå~~ = Hofe
gjaver = Hundematen diskuterad mellan alle partier
vid RB stop utan koncentrerad hundmat kan
intet effektivt fältarbete påräknas nästa säsong
stop kan inte se någon möjlighet att koka till något
surrogat Mandheim stop både ingredienser och
arbetskraft anses saknas stop vänligen understryk
situationens allvar för Sverdrup = Samtliga
på R.B.

Overtsender til professor Sveidrup.

På partiets vegne kan jeg bare beklage foreen i mistænde; men opphavet til noten er jo klar, og De skal ikke lastes de andre. De har vel følt sig forpliktet til å skrive under.

Vi skal naturligvis spare dette. Men jeg frøs det vil vake av stor betydning, også for tjenestefolkene på bosen kommende vinter, om Brian kunne følge flyet inn til A. B. og tale med de Britiske medlemmene. Jeg har talt med ham og han er instrukert og enig. Og, om muligt, la Robin få en personlig opprømmelse fra Dem!

Det sluter vi med å berge godset, og la meg få la disse karene så lenge som overhodet muligt. Jeg kommer derfor ikke ~~om~~ bordet idag tellet dagen forutsatte sitt for 3 av oss. Hilsen Fiaeo

NORSK POLARINSTITUTT

TELEGR.ADRESSE: SVALIS
TELEFONER:
DIREKTØREN PERSONLIG: 44 27 94
KONTORET: 44 28 92

OSLO,
OBSERVATORIEGT. 1

M/S Norsel, 22 Jan. 1951

Til alle otte mann på sledepartiene:

Vi er alle lei over at vi ikke treffer dere som nå er ute i felten og må trøste oss med at vi har bragt pakker og post, som dere vil finne når dere er vel tilbake ved Maudheim. Vi gler oss også over at Baastad og Kjellberg har kunnet hilse på dere og at de nå bringer dere litt proviant som kan være en avveksling fra den ensformige sledekost.

Personlig vil jeg gjerne få takke hver enkelt av dere for hvad dere har utrettet hidtil. Av samtaler med dem som er igjen på Maudheim har jeg fåt et sterkt inntryk av det imponerende arbeide som er utført og jeg vil håpe at arbeidsforholdene blir bra i det kommende år tiltrods for at vi ikke kan skaffe al den hjelp som behøves.

Hjertelig hilsen til dere allesammen

fra

Miserable weather persisted for one week but the meteorologists Maudheim Liljequist and Schumacher assured us that fine weather was in offing stop Fine weather finally came but when this is beeing written 25th January clouds have prevaled over areas to E ans ESE which should be photographed for accurate mapping puposes stop Since 19th Friis-Baastad and Kjellberg have made five attempts stop Three times they have reached Advanced Base 300 km ESE Maudheim stop On one occassion they met all members sledging parties and brought them fresh meat and potatoes on other occassion they succeeded photographing small area stop Otherwise low clouds prevented work and added to hazards of flying stop

Using small plane pilot A. Jacobsen with Lt. Foster Lt RN as navigator has sketched barrier cliffs E and W of Maudheim and taken photographs stop

Difficulties encountered in flying in this area are even greater than anticipated stop To reach mountains ESE Maudheim it is necessary first to fly about two hours over contourless white surface lacking all landmarks stop Returning one must head E of Maudheim and follow barrier to base even if this route adds to distance stop

Weather is however all important factor stop Clear sky must be present over large area and we have not been fortunate having such conditions stop From 15th to 19th when we had high winds and overcasts sky was clear at Advanced Base according reports from sledging parties and since 19th we have had clear sky but to E low clouds have prevailed stop

At present we dont know if we shall succeed in completing even part of planned areial survey because time is runnning short stop Temperature drops at night to minus 12 degrees centigrade and summer approaches end

H.U.Sverdrup

New mountain ranges have been discovered in the SW part Queen Maud Land stop A deep bay stretching SE appears to exist near W boundary Queen Maud Land stop

The new mountains were sighted in late evening 10th January by K Friis-Baastad with Kjellberg as photographer stop They flew over Kraul mountains which ~~xx~~ first had been seen ~~by~~ in 1939 by aviators Schwabenland expedition and again February 1950 by Wing Comm Walford and Lt Tudor of RAF stop To S and SSW Friis-Baastad now saw new ranges but not carrying fuel for extended trip ~~he~~ he turned W and reached what appeared bottom deep bay in shelfice in lat 73 20 long 17 W stop

On 11th January Friis-Baastad and Kjellberg took off at 1 p.m. with fuel for 9 hours trip stop Having photographed Kraul mountains which are smaller extent than shown German maps the headed SSW reached the mountains sighted previous night and followed them to W limit in about lat 74 10 long 16 30 W stop.Unsteady winds and downdrafts made photography difficult but many pictures were taken stop Return trip hazardous because NE wind had started blowing stop At level of flight it increased from about 10 knots at noon to nearly 30 knots at 8 p.m. stop The aviators were carried far off course and had to fight their way home heading into gale stop

Gale that started afternoon 11th icreased to full storm saturday 13th. New stores brought Maudheim ~~xxxxxxxxxxxx~~ dissappeared in drifts and tons of snow covered decks Norsel stop Both planes had been securely moored and suffered no damage but snow penetrated every little opening and filled fuselages stop

NORSK POLARINSTITUTT

TELEGR.ADRESSE: SVALIS
TELEFONER:
DIREKTØREN PERSONLIG: 44 27 94
KONTORET: 44 28 92

OSLO,
OBSERVATORIEGT. 1

M/S Norsel 25th Jan. 1951

Captain John Giæver, Leader NBSX
Maudheim,
Queen Maud Land.

Articles for newspapers.

According to the original prospectus the news paper syndicate should in 1951-52 receive the following number of articles:

a. At the return of the "Norsel" in March 1951: 8 articles averaging about 1200 (2) words.

b. During 1951: 6 articles averaging 400 words to be telegraphed home.

c. At the return of the "Norsel" in 1952: 4 articles averaging about 1500 words and summing up the story of the expedition and its results.

To date the news papers have received nearly twice as much material as originally proposed. From the "Norsel" they have now received two articles , 1000 and 600 words, respectively, by the writer and shall receive one more to be written by Brian Roberts.

The 8 articles mentioned under a. have been received by me. They average about 2500 words and are, therefore twice as long as proposed.

Regarding the articles mentioned above under b. it is proposed that these should be distributed fairly evenly over the period May to December 1951 and should cover such topics as: Work of the sledging parties in 1950-51(2 articles - or 3), Establishment and work at the auxiliary glaciological station, Impressions from the second winter, Preparations for field work in 1951-52 - or other topics which may occur to you. They may well avarage 600 words.

The articles mentioned under c. should be prepared before the arrival of the ship in 1952. One may review the field work in 1951-52 and should be sent from Maudheim before the radio station is taken down. Another may describe the abandonmant of Maudheim and be sent from the ship. A third should give a review of the story of the expedition and should also be sent from the ship. A fourth should be prepared in co-operation with the scientists and should summarize the important results. Should also be sent by the ship. All articles should thus reach the news papers before the expedition reaches port. When reaching port the members of the expedition should be free to answer questions by any news paper.

You will be informed about any changes in the proposed scedule.

Sincerely yours

H.U. Sverdrup

NORSK POLARINSTITUTT

TELEGR.ADRESSE: SVALIS
TELEFONER:
DIREKTØREN PERSONLIG: 44 27 94
KONTORET: 44 28 92

OSLO,
OBSERVATORIEGT. 1

3. Plans for 1951-52.

The plans for field work during the summer season 1951-52 have been received. They will be examined by the members of the International Committee whose advice will be sent you as early as possible.

It is deeply regretted that it has not been possible to arrange for a 17th man, but no one of the members of the crew of the Norsel is available.

4. Acknowledgements.

Will you kindly bring every member of the wintering party my very sincere thanks for the excellent manner in which they have attended to their duties. From the preliminary reports I have examined I am greatly impressed by the amount and the quality of the scientific work that has been accomplished and I am confident that the final results will fully justify the efforts.

I am equally impressed by the amount of hard physical labor that has been necessary in order to establish the camp at Maudheim and keep it running.

I wish to add a personal thanks to you for the manner in which you have directed the activities.

With warm wishes for continues success,

Very sincerely yours

H. U. Sverdrup

NORSK POLARINSTITUTT

TELEGR.ADRESSE: SVALIS
TELEFONER:
DIREKTØREN PERSONLIG: 44 27 94
KONTORET: 44 28 92

OSLO,
OBSERVATORIEGT. 1

M/S Norsel, 25. Jan. 1951

Captain John Giæver, Leader NBSX,
Maudheim
Queen Maud Land.

Scientific work 1951-52.

1. Meteorology.

The two meteorologists, Schumacher and Liljequist ought not to continue working at the pace they have kept to date. They need breaks in the daily routine and time for relaxation. The matter has been discussed with them and they have suggested the following measures:

a. At least once a week Schumacher shall omit the computation of the radio sonde results.

b. Liljequist shall omit such of the special observations of which a large amount has been collected.

c. Humidity observations at low temperatures shall be omitted because none of the available instruments can be made to function properly under the existing conditions.

In addition it is necessary that Jelbart assists the meteorologists whenever his duties as assistant to the glaciologists permits it.

Will you kindly see to it that the above measures are taken and that Jelbarts duties are arranged as indicated.

2. Aurora photographs.

It will be of great interest to obtain at least a few absolutely simultaneous photographs of the Aurora from Maudheim and from the auxiliary glaciological station. Such photographs will serve to determine the height of the Aurora, what has never been done in the Southern Hemisphere.

In order to obtain such photographs the two photographers must be able to communicate by radio phone. They must agree to point their cameras against the same constallation of stars and must make their exposures at excatly the same time.

Will you kindly ask Roer to take charge of this work and to instruct one of the men who shall stay at the auxiliary station. Will you also let all members of the party at the auxiliary station know that such Aurora photographs are important.

Telegrafverket

RADIO-TELEGRAM frå Sledeprøvebrøt nr. ord innl. d. 25/1 1955 kl. 0900

T.mrk.

Adresse:

Mandheim

Inn nr.

Mott.

frå | 1 19 | kl. G. M. T. | av

Takksam billeder borgenmassiv nuvärande arbetsområde stoppar nå ca 43 km från AB magnetisk kurs 156 grader i skort högt pass.

Bl. 23 c. E. Sem A.s. 1949.

NORSK POLARINSTITUTT

TELEGR.ADRESSE: SVALIS

TELEFONER:

DIREKTØREN PERSONLIG: 44 27 94

KONTORET: 44 28 92

OSLO
OBSERVATORIEGT. 1

M/S Norsel 27 jan. 1951

Førsteflyver Andres Jacobsen,

M/S Norsel.

Luftfotografier fra Dronning Maud Land.

Norsk Polarisntitutt er ansvarlig for at alle fotografier som blir tat fra fly med Dem som fører vil bli forelagt Forsvarsvesenet til sensur.

H. U. Sverdrup
Direktør.

NORSK POLARINSTITUTT

TELEGR.ADRESSE: SVALIS

TELEFONER:

DIREKTØREN PERSONLIG: 44 27 94

KONTORET: 44 28 92

OSLO,
OBSERVATORIEGT. 1

M/S Norsel, 28 jan. 1951.

Kapteim John Giæver, Ekspedisjonsleder,

Maudheim,

Dronning Maud Land.

Stillingen som ekspedisjonsleder.

Hvis De skulde bli arbeidsudyktig i løpet av året 1951-52 skal de opnevne meteorolog N. Schumacher til Deres stedfortreder. Han skal i samråd med Dem opnevne sin nestkommanderende.

H. U. Sverdrup

H. U. Sverdrup

Direktør.

Bare hvis Schumacher blir leder vender jeg hjem.

TELEGRAVERKET

TELEGRAM

Kr. _____

Sign. _____

frå _____ stasjon

Da[illegible]	Kl.	Sign.
/		/

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese! Attester stryking og retting!

Full adresse: Svalis

Oslo

(Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

Følgende telegram avsent luftfartsdirektoratet quote

Til foreløbig underretning meddeles fly LN-DBV eier

Widerøes flyveselskap A/A havarert under landing ved

Maudheim 29 januar kl. 20 30 stop Fører Friis-Baastad

ubetydelig skadet observatør Liljequist uskadd ~~xxxxxx~~

unquote Widerøe underret ved særskildt telegram

Sverdrup

Bl. nr. 1 a. 1947. 10 000 000. Sem A.s

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

Kr. _____

Sign. _____

TELEGRAFVERKET

TELEGRAM

frå _____ stasjon

Sendt til | Lnr.

Dato / | Kl. | Sign. /

Nr.	Ord	Dato / 19	Kl.	T.mrk.

Skriv så det er lett å lese! Attester stryking og retting!

Full adresse: Widerflyas

Oslo
(Adressestasjon).

Tekst og underskrift: Til foreløbig underretning stop C-5 havarert under landing ved Maudheim under blinde og vanskelige forhold stop Ombord befandt sig Kaare og en svensk meteorolog stop Svensken uskadd og Kaare ubetydelig skadet stop Venstre ving og ~~xxxxxxx~~ motorbukk brukket skaden anslåes til ca 75 prosent stop Vraket blir tat ombord fotoutstyr tilsynelatende uskadd videre meddelelse følger hurtigst stop Departementet er underrettet

Anders
(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

Bl. nr. 1 a. 1948. 10 000 000. Sem A.s.

Kr. _____

Sign. _____

TELEGRAM

frå _____ stasjon

Sendt til:

L.-nr.

Da[redacted] / Kl. Sign. /

Nr.	Ord	Dato / 19	Kl.	T.mrk.

Skriv så det er lett å lese!

Attester stryking og retting!

Full adresse:

farts
Luftdirektoratet

Kirkegaten 15

Oslo (Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

Til foreløbig underretning meddelkes fly LN-DBW eier ~~Widerøes flyveselskap A/S havarert under landing ved Maudheim 29 januar kl 20 30 stop Fører Friis-Baastad ubetydelig skadet observatør Liljequist uskadd~~

Sverdrup Anders Jacobsen

Bl. nr. 1 a. 1947. 10000000. Sem A.s

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

Kr. _____

Sign. _____

TELEGRAM

frå _____ stasjon

Dato	Kl.	Sign.
30/1		/

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese!

Attester stryking og retting!

Full adresse:

(Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

forts.

hjertelige hilsener besøket vært meget verdifuldt

forlite hjelp i ~~xxxxxx~~ leiren ~~xxxx~~ gjort to nye mann nødvendige

Hilsen Sverdrup

Bl. nr. 1 a. 1947. 10000000. Sem A.s

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

Kr. _____

Sign. _____

TELEGRAM

frå _____ stasjon

Dato	Kl.	Sign.
31/1		/

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese!

Attester stryking og retting!

Full adresse:

BT Svalis

Oslo

(Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

Langsom fremgang temmelig tett is stop ~~Venligst~~ Håper anløpe Laspalmas slutten februar venligst undersøk leiligheter skib eller fly England eller Norge for Baastad Kjellberg mig leilighet England for Roberts og fotrinsvis skib østkysten eller golfen Amerika for Essen. stop Pengemidler avhenger hjemreise skib eller fly

Hilsen Svordrup

Bl. nr. 1 a. 1947. 10 000 000. Sem A.s

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

TELEGRAFVERKET

TELEGRAM

Kr. _____

Sign. _____

frå _____ stasjon

Sendt til: _____ Lnr.: _____

Dato 30/1 | Kl. | Sign. /

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese! Attester stryking og retting!

Full adresse:

BT Svalis

Oslo

(Adressestasjon).

Tekst og underskrift:

Efter konferense Widerøe venligst send følgende Aftenposten og NTB til mulig offentliggjørelse torsdag quote Fotoflyet havarert landing Maudheim mandag kveld føreren Frii-Baastad ubetydelige skrammer observatøren Liljequist uskadd stop Været elendig luftfotografering hvalfangere melder dårligste værforhold på mange år stop Foruten australieren Jelbart svensk filmfotograf Hallgren blit tilbake Maudheim stop Norsel avgik tirsdag kveld unquote Alle Maudheim sender

Bl. Dr. 1 a. 1948. 10 000 000. Sem A.s.

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

Kjære professor.

Sørstai tilstand er ikke tilfredsstillende. Han har tydeligvis sjokk, er meget urolig, selv efter 2 sovetabletter av de to. Wilson gav mig inntet.

Jeg må skrive dette, fordi det eneste som nå bekymrer Kristen, er at jeg sitter ved sengen hans og prater om Svalbard og solist og tring. Jeg tar lord hans i sitte det idag og inatt.

Karsel bør ikke gå herfra før de har foretatt tilfellet for legen ombord i Thorshavn ved første anledning.

Vi har regelmessig forbindelse med Thorshavn kl. 20.00.

Deres forbindelse ikke åpnes med Thorshavn ihvell, bør lege rådspørres over Bergen.

Sorry!

John Giæver.

Men dette stå på bør vi ikke få besøk fra Karsel. De vil forstå at Kristen trenger ro.

D. S.

Telegrafverket

RADIO-TELEGRAM frå Oslo nr. 91 27 ord innl. d. 30/1 1951 kl. 1625

T.mrk.

Adresse: Overdrup LH2F

Inn nr.

Mott.

frå		kl.	av
LG6	30/1 1951	2343 G. M. T.	Off.

Orvin telefonerte nettopp om innholdet hjertelige hilsener til bøstad og dere alle møttes hjemturen bli bra skriver laspalmas velkommen hjemover alt bra her

dir Gudrun

Bl. 23 c. E. Sem A.s. 1949.

TELEGRAM

Kr. _____

Sign. _____ frå _____ stasjon

Dato	Kl.	Sign.
6/2		/

Nr.	Ord	Dato	Kl.	T.mrk.
		/ 19		

Skriv så det er lett å lese! Attester stryking og retting!

Full adresse: Giæver

Maudheim
(Adressestasjon).

Tekst og underskrift: Meget verdifuldt få mennd 5 helsd 7 bensin-fat 90 oktan fraktet til AB med weasel på planlagt tur men stop Ammod Schumacher sende oss følgende data for kl 6 og 18 for dagene 6 til og med 29 januar kolon sikt vind skydekke stop Hvis sikt blir git med et siffer 1 for 91 osv kan data sendes i to grupper på fem sifre første data klokkeslet sikt annen vindretning vindstyrke og samlet skydekke

Sverdrup

Bl. nr. 1 a. 1947. 10 000 000. Sem A.s

(Den som sender telegrammet, må skrive adressa si her).

5 stk. poser m/bukker og spiler til hundeslede
1 " " m/reservedeler " "

Brto. 74,- kg :
Netto 56,- kg :

Mrk : Sekt. 13/4o - N B S X

professor Sv[illegible]drup = det var jo [illegible]tt av en bestilling
innen skal gjøre hva vi kan dit avhenger av vårhelse
og knalle Ekström stop Schumacher er under
[illegible] alle hilsen = giver +

netto 9,- kg . Mrk : Sekt. 13/80 - N B S X

Pakkseddel .

Pakke No. 81 .

6 par tonkin~~stelter~~ . staver

Brto. 6,- kg .
netto 4,- kg . Mrk : Sekt. 13/81 - N B S X

Oslo 3 31 3 1400= professor Sverdrup dr2+

beklager at konferanse för deres avreise ikke kom tilstand vedrörende bokutgave fra ekspedisjonen stop refererer tidligere utförlig telegram gjøver stop meget tilfredsstillende og takkemlig for snarlig orientering= Imasjonalforlaget

M/S Norsel, 17 febr. 1951
2° N, 10° W.Gr.

Hr. Anders Jacobsen,

M/S Norsel.

Kjære hr. Jacobsen:

Ikveld, 12 timer efterat M/S Norsel passerte Ekvator for annen gang på sin reise i 1950-51, har jeg fåt smake de vakuumpakkete reker, som har vært ombord i skuten siden oktober. De var helt udmerkete og hadde jeg ikke set Dem åpne boksene kunne jeg trodd de var friske.

De kan gjøre hvad bruk De måtte ønske av dette brevet.

Med hilsen

H. U. Sverdrup

H. U. Sverdrup
Professor.