

SFJ00219300520004 DS/Fik SOLGLIMT.

1930 DS/Fik SOLGLIMT(1)(SFJ002193005)

Type	Dampskip, hvalkokeri / steam ship, floating whale oil factory	Off.no (IMO):	
Flagg (flag):	NOR	Havn(port):	Sandefjord
Byggeår (year built):	1900/05	Bnr (Sno):	139
Bygger (yard):	Blohm & Voss, Hamburg, Tyskland		
Eier (owner):	A/S Odd (A/S Thor Dahl), Sandefjord.		
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord (fra 1931)		
Klasse (Class):			

Tonnasje (Tonnage): 15.100 tdw, 12.246 brt, 7.090 nrt
Dimensjoner (size): Loa: 550,1' – B: 62,1' – D: 34,6/42,6' – dypg.: 34'4 1/2"
(167,7 m, B: 18,9 m, dypgående: 10,5 m)

Lastehandterings syst.
(cargo handling.)

Fangstutstyr.
(catching equipm.):

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer
(syst.for manouvering)

Dekksmaskineri
(deck machinery):

Kommunikasjon

(comm.):

Kallesignal (Call sign.): LDMD

Fremdrift (propulsion): 2 x stempel dampmaskiner (steam reciprocating), triple exp., 3-sylindret, syl.diam.: 27,4"-46,5"-80", slag/stroke: 55,1" koblet til hver sin propell. Bygget ved Blohm & Voss, Hamburg, Tyskland

Fart/forbr.(speed/cons.): 15,0 knop

Hjelpemaskineri (aux):

Tot.el.kraft (el.power):

Kjeler (boiler): 3 x hoved dampkjeler (ildrørskjel/fire tube boiler), dim.: 13,7' x 21', oljefyrt (1922). Total heteflate(HF): 17.313 kv/ft. Bygget ved Blohm & Voss, Hamburg, Tyskland

Bemanning (crew): 294 pers (1937),

**Bysseutstyr
(galley equipment):****Historikk:**

1900 Bygget som passasjerbåt **SS POTSDAM** ved Blohm & Voss, Hamburg for Holland Amerika Linien, Holland. Sjø satt 15/12-1899, overlevert 05/05-1900.

Da hun var ny hadde hun plass til 282 passasjerer på 1ste klasse, 210 passasjerer på 2den klasse, samt 1.800(!) passasjerer på 3dje klasse. Gjorde sin første reise til New York fra Rotterdam 17/05-1900

1904 Skorsteinen ble forlenget med 23'

1915 Hun seilte sin siste reise som **SS POTSDAM** fra Rotterdam med kurs for New York 24/04-1915. Solgt til AB Sverige-Nordamerika linjen og omdøpt til **SS STOCKHOLM**. Etter overtagelse seilte hun ut fra Gøteborg 11/12-1915 på sin første reise til New York

1922 Kjelerne ombygget fra kull til oljefyring ved Gøtaverken, samtidig som skorsteinens høyde ble redusert.

1928 Foretok sin siste reise som passasjerskip fra Gøteborg til Halifax og New York 29/09-1928 før hun ble solgt til hvalfangerselskapet A/S Atlas (Chr. Nielsen & Co.), Larvik

1929 Ombygget til kokeri ved Gøtaverken og fikk navnet **Fl.k SOLGLIMT**.

1930 Rederiet oppkjøpt av A/S Thor Dahl (Lars Christensen). Ankommer Sandefjord 29/08-1930. Avgår Sandefjord 02/09-1930.

1931 Overført til A/S Odd (A/S Thor Dahl), Sandefjord.

1934 Fl/k **SOLGLIMT** forlater Sandefjord med sine hvalbåter **ENERN, TOERN, TREERN, FIRERN, FEMERN, SEKERN** og **TORDØNN**.

1935 Ved avslutning av sesongen 1934/35 kunne man vise til et resultat på 93.187 fat hvalolje og 4.460 fat spermolje.

1936 Sesongen 1935/36 gav et resultat av 96.197 fat

hvalolje og 2.609 fat spermolje.

1937 Resultatet av sesongen 1936/37 ble 76.148 fat hvalolje og 3.678 fat spermolje.

Når hun forlot Sandefjord på høsten 1937 for å delta i sesongen 1937/38 hadde hun en uvanlig last ombord. Hun hadde med seg halvparten av medlemmene i Norwegian Scientific Expedition, som var organisert av Lars Christensen og ledet av Erling Christophersen. Med seg hadde de også en sosiolog ved navn [Peter A. Munch](#) (født i Nes på Hedmark). De skulle til øya [Tristan da Cunha](#), i Syd-Atlanteren. Hun forlot Sandefjord 30/09-1937, med kurs for Aruba hvor hun skulle ta om bord bunkers for sesongen, før hun satte kursen for Cape Town i Syd-Afrika. Resten av ekspedisjonen dro med **THORSHAMMER** som gikk fra Sandefjord 09/10-1937. **SOLGLIMT** ankom Cape Town den 12/11-1937, hvor ekspedisjonens medlemmer gikk iland for å vente på resten av medlemmene og utstyret som kom med **THORSHAMMER**. Ekspedisjonen og utstyret ble videre befordret med lasteskipet **ANATOLIA** den 30 november, med kurs for Tristan.

Ekspedisjonen hadde flere tverrfaglige formål. Sporen til turen var da Botanisk Institutt i 1933 mottok fra Lars Christensen tjueto planter, hvorav tre av dem var ukjente. Hvalbåter for sesongen 1937/38 var **ENERN**, **TOERN**, **TREERN**, **SYVERN** og **TORDØNN** som gikk fra Sandefjord 11/10 og møtte kokeri og **CLIFFORD**, **FIRERN** og **SEKSERN** som hadde ligget i opplag over sommeren i Cape Town. Hele ekspedisjonen gikk fra Cape Town 12/11-1937 med kurs for fangstfeltet.

1938 Resultet av sesongen 1937/38 ble 110.338 fat hvalolje og 6.386 fat spermolje.

Gikk fra Sandefjord om høsten forsesongen 1938/39.

1939 Ankom Cape Town 20/03 1939 etter endt sesong og til slutt Sandefjord 14/04-1939. Hvalbåtene **CLIFFORD**, **TORDØNN**, **TOERN** og **TREERN** ble lagt opp i Cape Town. Hvalbåtene **ENERN**, **FIRERN**, **SEKSERN** og **SYVERN** ble tatt hjem. Resultatet for sesongen ble 71.325 fat hvalolje og 15.010 fat sperm olje.

1940 Benyttet som forsynings/transportskip for hvalflåten.

1941 Oppbragt av tyskerne under fangst i Antarktis i januar av hjelpekrysseren **PINGUIN**. Ankom Bordeaux 20/03-1941 hvor skipet ble losset. Mannskapet kom til Norge 04/05-1941 etter et kort opphold i fangeleirer i Bordeaux og Bremen. **SOLGLIMT** ble overført til den tyske marine og ble benyttet som depotskip i franske havner, fortsatt under navnet **SOLGLIMT**. Senere under navnet **SONDERBURG**

1942 Senket i Cherbourg etter et intensive flyangrep. Berget, men bli ikke reparert.

1944 Senket igjen av tyskerne 29/06-1944 som blokkering i den franske havnen Cherbourg.

1947 Ble hevet igjen og deretter hugget.

History in English:

1900 Built as passenger liner **SS POTSDAM** by Blohm & Voss, Hamburg for Holland Amerika Linien, Holland.

Launched 15/12-1899, delivered on 05/05-1900.

As newbuilding she had accommodation for a total of 282 passengers on the 1st.class, 210 on 2 nd class, and abt.1.800(!) on the 3 rd. class. She went on her maiden voyage to New York from Rotterdam the 17/05-1900

1904 The funnel was extended by 23'

1915 She did her last voyage as **SS POTSDAM** from Rotterdam heading for New York on 24/04-1915.

Sold to AB Sverige-Nordamerika linjen and renamed **SS STOCKHOLM**. After take over she sailed from Gothenburg on 11/12-1915 on her first trip to New York under Swedish flag.

1922 The boilers was converted to oil firing at Gøtaverken, at the same time as the length of the funnel was reduced.

1928 The last voyage as a passengerliner was taken from Gothenburg to Halifax and New York 29 th of September before she was sold to hvalfangerselskapet A/S Atlas (Chr. Nielsen & Co.), Larvik

1929 Converted to a whale factory ship by A/B Gøtaverken, Gothenburg, renamed **FI/F SOLGLIMT**.

1930 Sold to A/S Thor Dahl of Sandefjord. Arrived Sandefjord on 29/08-1930. Left Sandefjord on 02/09-1930.

1931 Transferred to A/S Odd (A/S Thor Dahl), Sandefjord.

1934 FI/F SOLGLIMT leaving Sandefjord with her catcher **ENERN, TOERN, TREERN, FIRERN, FEMERN, SEKSERN** and **TORDØNN**.

1935 By the end of season 1934/35 the ekspedition had a result of 93.187 bbl. whale oil and 4.460 bbl. sperm oil.

1936 The season of 1935/36 gave a result of 96.197 bbl. whale oil and 2.609 bbl. of sperm oil.

1937 Result of the season of 1936/37 was 76.148 bbl. of whale oil and 3.678 bbl. of sperm oil.

Upon departure Sandefjord the autumn of 1937, she carried an unusual cargo. Half of the Norwegian Scientific Expedition was onboard. This expedition was organised by Lars Christensen. The leader was Erling Christophersen. Joining them was also sociologist Peter A. Munch. They were bound for the island of [Tristan da Cunha](#), in the South Atlantic Ocean. **SOLGLIMT** left Sandefjord on 30/09-1937, heading for Aruba to fill up bunker oil for the coming season. Then she sailed for Cape Town, South Africa where she landed her load of passengers. The remaining part of the expedition, and the equipment, came with

THORSHAMMER leaving Sandefjord 09/10-1937.

SOLGLIMT arrived Cape Town on 12/11-1937. The expedition in full was transported to Tristan by the cargo liner **ANATOLIA**, leaving Cape Town for Tristan upon 30/11-1937.

Whale catchers for the season of 1937/38 was **ENERN**, **TOERN**, **TREERN**, **SYVERN** and **TORDØNN** departed Sandefjord heading for Cape Town on 11/10. Met the catcher **CLIFFORD**, **FIRERN** and **SEKSERN** who had been laid up and maintained in Cape Town during the summer. The whole expedition left Cape Town on 12/11-1937 heading for the whaling fields.

1938 Result of the season 1937/38 was 110.338 bbls of whale oil and 6.386 bbls of sperm oil.

Departed Sandefjord on --- for the season of 1938/39.

1939 Arrived Cape Town on 20/03 1939 and at last Sandefjord on 14/04-1939. The catchers **CLIFFORD**, **TORDØNN**, **TOERN** and **TREERN** was laid up in Cape Town. The catcher **ENERN**, **FIRERN**, **SEKSERN** and **SYVERN** was taken to homebase. Result for the season was 71.325 bbls of whale oil, 15.010 bbls of sperm oil.

1940 Used as supply/transport vessel for the whaling fleet.

1941 Captured by German aux. cruiser **PINGUIN**, on 14/01-1941, in position 57.45S/02.30W (SW of Bouvet Island). During whaling in Antarctic.

Arr. Bordeaux 20/03-1941, the ship discharged here. The crew arr. Norway 04/05-1941 after a short stay in prisoners camp in Bordeaux & Bremen. **SOLGLIMT** was transferred to the German navy and used as depot tanker. Still named **SOLGLIMT**. Later same year renamed **SONDERBURG**, still used as depot tanker.

1942 Sunk in Cherbourg after intensive air attack.

Refloated but not repaired.

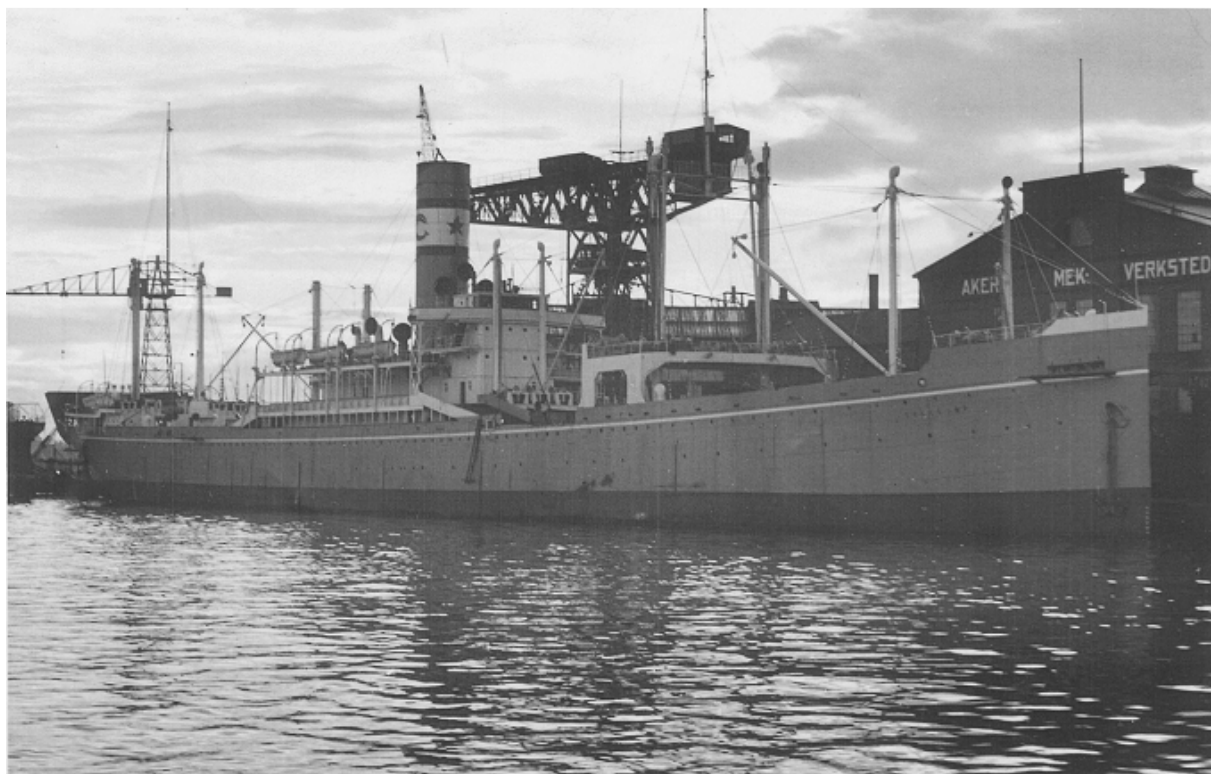
1944 Scuttled at Cherbourg, on 29/06-1944 for blocking the port inlet.

1947 Refloated January 1947 and broken up..

Kilde: Thor-Glimt, komplettert via nettsiden "Immigrant Ship Information", Iris Green (Head of Post Office, Tristan da Cunha).

Samlet og bearbejdet av Ragnar Iversen

Sist oppdatert: 27/10-2011 (RI)



SFJ00219300520002 DS/Fik SOLGLIMT ved Akers mek. Verksted



Frimerke utgitt på øya TRISTAN DA CUNHA i det sydlige Atlanterhav, i anledning av at det var 50 år siden konsul Lars Christensens Norwegian Scientific Expedition besøkte øya i 1937-38

Tristan da Cunha og Lars Christensen

Da kokeriene **SOLGLIMT** og **THORSHAMMER** gikk til isen høsten 1937 hadde de en spesiell last med sydover. De hadde med seg medlemmer av Norwegian Scientific Expedition, som var organisert av Lars Christensen. Ekspedisjonen var finansiert av Nansenfondet, Det videnskapelige Forskningsfond, A/S Norsk Varekrigsforsikringsfond, Den norske tannlegeforening, legater, firmaer og private. Ekspedisjonens beskytter var den gang kronprins Olav. Målet var øygruppen Tristan da Cunha som ligger i Syd-

Atlanteren, vest-syd-vest for Cape Town, mellom Syd-Afrika og Falklandsøyene. Øygruppen ble første gang besøkt av franskmenn i 1767.

Ekspedisjonen bestod av tolv mann. Alt fra tannleger til landmålere, botanikere og zoologer. Leder for ekspedisjonen var Erling Christophersen. En norsk botaniker, geograf og senere diplomat. Han hadde vært professor i botanikk ved University of Hawaii i tre år før han kom hjem igjen til Norge og ble leder for Botanisk Museum i Oslo, hvor han var frem til 1947. Med seg hadde han en sosiolog ved navnet Peter A. Munch, født på Nes i Hedmark. De skulle være med til Cape Town i Syd-Afrika, hvor de skulle gå i land, og hele ekspedisjonen samles. For å nå Tristan da Cunha måtte de ha skyss med en frakteskute ved navn **ANATOLIA**.

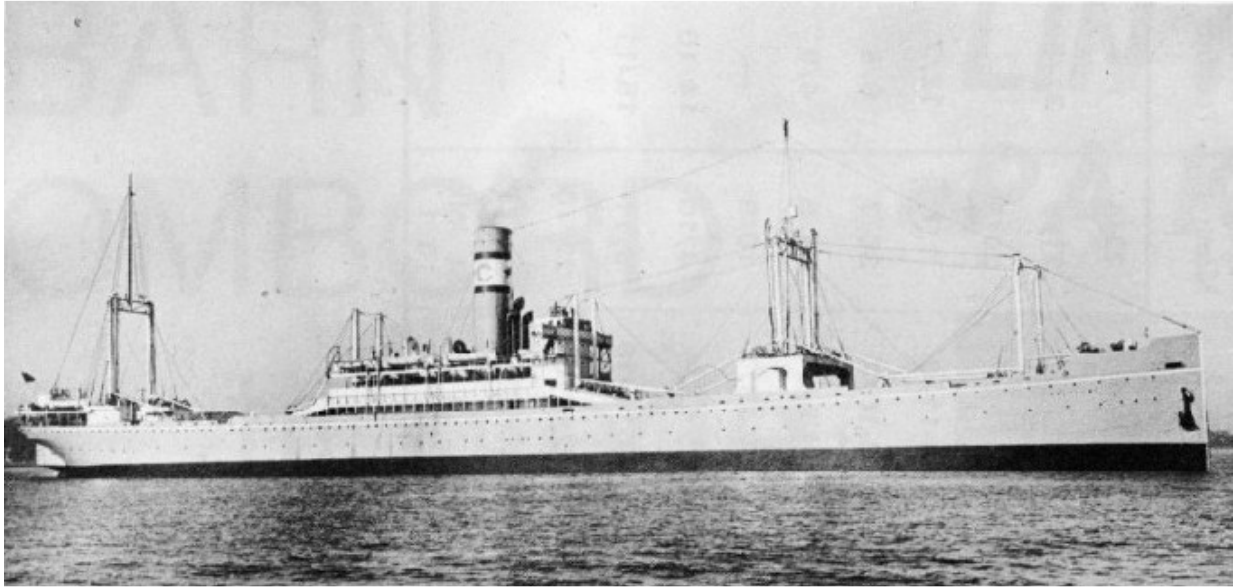
Formålet med reisen var en tverrfaglig ekspedisjon for å studere plante og dyreliv på øya, samt befolkningens tannhelse. Det som sporet til denne turen, var en gave til Botanisk Institutt i 1933 som de mottok fra Lars Christensen. De mottok den gang tjueto planter, hvorav tre av dem var ukjente. Halvparten av ekspedisjonsmedlemmene var plassert om bord i **SOLGLIMT** og den andre halvparten fulgte med **THORSHAMMER**. **SOLGLIMT** gikk fra Sandefjord 30/09-1937, og **THORSHAMMER** gikk 09/10 med kurs for Cape Town via Aruba, hvor de skulle fulle bunkers for sesongen. **SOLGLIMT** ankom Cape Town 12/11 og **THORSHAMMER** ankom 22/11. Etter en ukes ventetid etter at **THORSHAMMER** ankom Cape Town, ble de sendt videre til Tristan da Cunha 30/11 hvor de ankom 06/12.

Det vitenskapelige utbyttet fra ekspedisjonen blir regnet som veldig bra. Befolkningens tannhelse var studert, og det viste seg at den var svært god. I forhold til Norge hadde vi mye tannrøte på denne tiden, og resultatet av forskningen på befolkningen på Tristan ble benyttet som viktig datagrunnlag i norsk helsepolitikk etter krigen.

Etter endt hvalfangstsesong 1937/38, og **THORSHAMMER** med hvalbåter hadde nådd frem til Cape Town, sendte Lars Christensen kokeriet **THORSHAMMER** og hvalbåtene **THORFJELL** og **GRIBB** til Tristan da Cunha for å hente medlemmene fra Norwegian Scientific Expedition. Øya er veldig vanskelig tilgjengelig. Kun en liten fiskehavn, med mye svell og en ugjestmild kyst. Det er derfor vanskelig å komme i land med større fartøyer. Fjellveggene kan reise seg i opptil 600 meters høyde rundt kysten. Derfor måtte man ha assistanse fra hvalbåtene når ekspedisjonen skulle hentes. **THORSHAMMER** gikk deretter direkte hjem, og ankom Sandefjord 23/04-1938. Mange av opplysningene fra denne ekspedisjonen har jeg fått fra postmesteren på Tristan da Cunha, Mrs Iris Green, som velvillig på e-mail har delt med oss sine kunnskaper.

I 1987 ble det utgitt en frimerkeserie på fire frimerker på Tristan da Cunha for å markere 50-års jubileet for ekspedisjonen. På et av disse frimerkene er det bilde av dronningen blant kokerier, **THORSHAMMER**.

I 1961 ble øygruppen rammet av vulkanutbrudd, og mange øybeboerne søkte tilflukt på den ubebodde øya Nightingale Island og noen hundre til Storbritannia. Alle vendte tilbake i 1963. Øya har i dag en befolkning på rundt 300 personer.



SFJ00219300520001 DS/FI.k SOLGLIMT

Fra Thor-Glimt Nr.37 – April 1976

Tyskernes kapring av hvalfangere i 1941

Den tyske raideren **PENGUIN** var kommet til fangstfeltene i Antarktis, sannsynligvis i oppdrag å kapre de ubevæpnede norske fangstekspedisjonene **THORSHAMMER**, **OLE WEGGER** og **PELAGOS** samt transportskipet **SOLGLIMT**. Ombord i raideren befant seg sikkert offiserer og mannskap som var kjent med forholdene i Antarktis og hvalfangsten fra tjeneste ombord i de tysk-norske hvalfangst-ekspedisjonene (tyske selskaper med alt overveiende norske fangstmannskaper) i årene like før krigens utbrudd. Oppdraget gjaldt selvsagt å bringe de nevnte skip med sin verdifulle oljelast til tysk eller tyskokkupert havn i Europa.

Det var ikke så vanskelig for den tyske raideren å finne frem til de norske fangstekspedisjonene da det i fangsttiden foregår en livlig telegraf-forbindelse mellom moderskipet (kokeriet) og dets fangstbåter, som må dirigeres av ledelsen der. Men det gjaldt å gå forsiktig til verks forat ikke noen av skipene skulle unnslippe.

Natten til den 14. januar sto det plutselig væpnede tyske marinesoldater i byssedøren på hvalbåt **TORLYN**, som fanget til **OLE WEGGER**-ekspedisjonen. I mørket hadde raideren listet seg frem til den opplyste ekspedisjonen, og med lettått bordet hvalbåten, som lå stille for natten. Det våpenløse norske mannskapet ble truet til å forholde seg rolig og styre mot **OLE WEGGER** da det lysnet av dag. Under en snøbyge var raideren også kommet frem til kokeriet ved middagstider. Transportskipet **SOLGLIMT** lå langs siden av **OLE WEGGER** for å losse bunkers og laste hvalolje fra kokeriet. Raideren morset over til **OLE WEGGER**: "Use no wireless or I shoot". Barkasser ble satt på vannet, og tyskerne kom ombord i kokeriet, hvor forhandlinger ble ført med kaptein og bestyrer Evensen, mens de norske mannskaper ble beordret til messene. Det ble forklart at fangsten skulle avbrytes, og skipene gå til europeisk havn. Derfra ville de norske mannskapene få lov å reise til sine hjemsteder og gis fullt oppgjør i hyre og part etter sine kontrakter. Det var forutsatt at nordmennene skulle forholde seg rolige ombord under hjemturen, i motsatt fall måtte man overføre dem til raideren. Som forholdene var, måtte nordmennene akseptere tyskernes ordrer, noe annet kunne selvsagt ikke gjøres heller. Senere på dagen kom flere av fangstbåtene inn med hval, og kokeriet og hvalbåtene fikk prisemannskap ombord.

Ombord i 3 av hvalbåtene hadde man fått mistanke da de ble kalt opp i radio og bedt om å komme inn til kokeriet. Etter å ha samrødd seg imellom styrte de mot **THORSHAMMER** som drev fangsten i vestlig retning og fikk varslet dette kokeriet i tide og hele ekspedisjonen kom seg unna til Syd Georgia. Så heldig gikk det ikke for **PELAGOS**-ekspedisjonen, som ikke var så langt unna **OLE WEGGER**, da ekspedisjonen ikke hadde større beholdning av bunkers igjen, men ventet på forsyning fra transportskipet **SOLGLIMT**. For denne ekspedisjon hadde det også av den grunn ikke vært mulig å unnsnippe raideren.

De to ekspedisjonene **OLE WEGGER** og **PELAGOS** med hvalbåtene, unntatt de 3 båter til **OLE WEGGER** som kom seg vekk og hvalbåten **POL IX** som ble etterlatt hos raideren, samt transportbåten, ex kokeriet **SOLGLIMT**, kom vel frem til Bordeaux den 20/3 1941. Her deltok det norske mannskapet i lossingen og ble kort tid etter beordret i land. Nordmennene fikk korte opphold i fangeleirer i nærheten av Bordeaux og Bremen og ble som lovet sendt til Norge, hvor de fikk oppgjør for fangstsesongen (fangstpart og hyre til hjemkomsten den 4. mai 1941).

Når det gjelder tyskernes behandling av de norske mannskaper på reisen hjem kan opplyses at ingen led noen overlast. De norske hvalfangere kom vel i en særstilling forsåvidt som de var ombord i sine egne skip med bare tysk prisemannskap ombord.

Det spørres om skipenes og lastens verdi, og det kan da opplyses at **OLE WEGGER** og **SOLGLIMT** var forsikret hver for £ 324.424,-. **OLE WEGGER**-ekspedisjonen hadde en fangst av 9.000 tonn hvalolje. Regner vi en pris av £ 40/- pr. tonn, blir det £ 360.000,-. De 3 hvalbåter tilhørende denne ekspedisjon som kom til Bordeaux sammen med kokeriet, nemlig **POL VIII**, **POL X** og **TORLYN** hadde hver en forsikringsverdi av ca. £ 9375,-.

Historien er undertegnet J. S.

Fra Thor-Glimt Nr.37 – April 1976

Kaptein Arild Mathisen forteller om GLOBE VIII

Høsten 1940 ble det besluttet at 3 norske kokerier skulle utrustes for hvalfangst i Antarctic sesongen 1940-41. Det var kokeriene **THORSHAMMER**, **OLE WEGGER** samt **PELAGOS**. Da **OLE WEGGER**'s hvalbåter var opplagt i Cape Town eller tjenestegjorde i annen alliert krigstjeneste, ble en del av Melsoms hvalbåter overtatt. Disse hvalbåtene ble overtatt i Rio de Janeiro. Undertegnede var påmønstret **GLOBE VIII** som styrmann og telegrafist.

Etter å ha klargjort båtene i Rio de Janeiro gikk vi til fangstfeltet for å ta opp fangsten. Til å begynne med ble fangsten opptatt inne i pakkisen. Her ble det fanget til ca. 10. januar da det ble besluttet å forsøke utenfor iskanten, men det var det visst andre også som hadde ventet på.

Alt var fryd og gammen til en tysk raider slo til natten mellom 13.-14. januar 1941. Fra **GLOBE VIII** opplevde vi begivenhetene således:

Hvb GLOBE VIII var i slep til koka med 2 finnhval. Vi var kommet forholdsvis langt av koka i løpet av fangsten den dagen og de fleste fangstbåtene var kommet inn.

Da vi ikke kunne se koka kl. 0300 om morgenen 14., anropte vi for å få dem til å sende peilesignaler. Etter gjentatte anrop svarte telegrafisten og peilesignaler ble sendt på vanlig måte. Ca en halv time senere fikk vi se lys forut og ettersom vi kom nærmere ble det til en masse lys. Nu visste vi jo at **SOLGLIMT**, som var transportbåt den sesongen, var langs siden av **OLE WEGGER**. Imens lysnet det jo og vi så **SOLGLIMT** lå på siden av **WEGGER'N** og mellom disse to lå et tredje skip. Vi skjønnte da snart at det var en tysk

raider.

Skytteren ropte for sikkerhets skyld opp koka og spurte: «*Hva er det for faenskap som ligger borte på vannet?*» Telegrafisten svarte: «*ett øyeblikk*» og ikke noe mere svar. Vi var da sikre på at det var en tysk raider og etter en liten konferanse ble vi enige om å flagge hvalene og kjøre vestover for å underrette **THORSHAMMER** og hvalbåtene som fanget en del lenger vest. Etter å ha flagget hvalene kjørte vi "**gå an**" vestover. Vi ble jo snart anropt av koka og fikk ordre om å ta flagghvalene og komme inn. Vi svarte at vi hadde jag på 2 fine blåhvaler og ville prøve disse før vi kom til koka. Vi ble anropt flere ganger, men svarte ikke. Siden fikk vi bøyebåten **THORARINN** som heller ikke var kommet inn, med oss vestover.

Vi brukte ikke radio for å varsle **THORSHAMMER** av frykt for at noen båter eventuelt fulgte etter oss. Vi tok radiopeilinger av **THORSHAMMER** som lå i god fangst og var oppunder **THORSHAMMER** sent på kvelden. Med skriftlig rapport om at raider var i farvannet, ble bestyreren underrettet om det vi visste. Senere fulgte vi med **THORSHAMMER** ekspedisjonen til Syd Georgia.

Undertegnet A. M.