



*M/S Tjaldur i Tórshavn i 1950'erne.  
(Foto Palle Filholm)*

Nogle skibe har tilsyneladende så meget karakter og myte omkring sig, at historien aldrig ender. Og i min bevidsthed ligger M/S Tjaldur stadig ved kajen og venter på mig i 1960'ernes Købehavn. Mine fødder fornemmer stadig, hvordan det føles at gå op ad landgangen, lyden af de venlige færøske stemmer, der strømmer imod en, straks man er kommet ombord.

Stoltheden over at sejle med et så stærkt og smukt skib, fornemmelsen af at skibet på sin egen måde ved, at jeg står på dækket med armene på rælingen og venter på, at vi lægger fra land. Og så kommer søen, der syder grønt med hvide luftbobler langs skibssiden, lydene af skabslåger der åbnes og lukkes igen nede i kahytten, triangelen der ringer og fortæller, at det er spisetid, lyden af tallerkner, kopper og glas, der knuses i mø-



*M/S Tjaldur forlader Lerwick på Shetlandsøerne. (Foto Wilbert Tulloch)*

det med dørken, når servicet falder ned fra bordene i hårdt vejr.

*Noget service overlevede! Eksempler på service fra spisesalonerne på M/S Tjaldur.  
(Foto Bjarni Ákesson Filholm)*





*M/S Lómur (bagbord side) med signalflag ved afleveringen i 1970 fra skibsværftet i Skála. (Arkivfoto MEST Shipyard)*

sagde eller lo heller ikke så meget mere. Et af de alvorlige problemer var, at vægten af vandmasserne kunne slå lastlugeme i stykker, for derefter at fylde lasten med vand. Det ville resultere i forskydning af godset samt en farlig øgning af skibets vægt.

Jeg ved ikke, hvad det skyldtes, men selv om jeg var betænkelig ved situationen, var jeg ikke særlig bange. Det kan jo enten skyldes mod (hvad der nok næppe var tale om) eller en særlig form for manglende forestillingsevne. Det gik tilsyneladende ikke rigtig op for

mig, hvor farligt det var blevet. Det har jeg naturligvis spekuleret over senere i mit liv, og jeg er kommet frem til, at jeg må have befundet mig i en trance-lignede tilstand, der ikke tillod mig at være bange

Den næste nat sov vi heller ikke meget. Januar er kold i Nordatlanten. Det kunne vi mærke. Blæsten havde godt tag i søen, som kogte derude. Det kunne vi høre.

Skibet var en menneskeskabt spinkel og skrøbelig ting målt mod de kræfter, som det nu var oppe

mod, og som nu havde magten. Det var en lysende klar påtrængende og ubehagelig erkendelse.

Der var så mørkt udenfor, som jeg aldrig tidligere eller siden har oplevet det. Vi sad oppe hele natten og næste dag med. Vi lå underdrejet ved Shetland et døgn. Jeg husker, at radioen i messen, som stiltfærdigt kørte i døgndrift, var indstillet på en britisk musikradiostation, der mindede mig om min teenage-tids Radio Luxembourg.

Næste dag fortsatte M/S Lómur rejsen mod nord. Nu var det også begyndt at sne, men skipper anså det for sikkert at forsøge at sejle mod Færøerne. Det varede endnu et lille døgnstid, inden vi ankom til øerne.

Det havde været meningen, at vi skulle anløbe Tvøroyri på Suðuroy først, men skipperen turde ikke sejle ind i fjorden i det urolige vejr, så vi gik direkte til Tórshavn. Klokkerne fire om morgenen løb M/S Lómur ind til Tórshavn. Mørkt som i selveste underverdenen bortset fra et par enkelte gadelys ned på kajen. I skæret fra disse kunne man rigtig se sneen, som vinden jog aggressivt af sted. Alle de venlige lys fra husene i Tórshavn var slukkede, og den milde brise fra i sommer var erstattet af en ond og kold vind.

Fortøjningerne blev lagt, og nu var det blot at vente på tolderne, in-

# S/S Botnia

*"Jeg fandt et sort/hvid fotografi af mine forældre som unge ståede ved rælingen på Botnia. Det kaldte på en historie. Til at begynde med troede jeg, at det ville blive til en hel bog, men det blev det så ikke. Et afsnit i denne samling skal skibet dog have"*

Endnu et erindringsbillede om et romantisk, smukt og for længst hedengangent passagerskib. I dette tilfælde DFDS' Finlands-båd S/S Botnia.

Grunden til at mit valg faldt på S/S Botnia var fordi, det har haft en fortid på ruten mellem København og Tórshavn, og den rute har jeg i flere af mine tidligere bøger beskæftiget mig med.

Fartøjet afløste på Færørutene 1950, 1951 og 1952 og var sjovt nok også det første passagerskib, som kom til Færøerne efter anden verdenskrig med færinger, som havde været strandet i Danmark siden krigens udbrud. Det var i 1945. På det tidspunkt hed skibet ikke S/S Botnia, men S/S Aarhus.

Om skibets historie i korte træk kan fortælles, at det blev bygget til DFDS i 1912 med det formål at varetage rutesejladsen mellem

København og Aarhus. Det fik ikke overraskende navnet Aarhus.

Det arbejdede sig - med diverse afstikkere - gennem farvandet

*Forfatterens forældre Sonja og Palle Filholm om bord på S/S Botnia i begyndelsen af 1950'erne. (Arkivfoto Bjarni Åkesson Filholm)*

