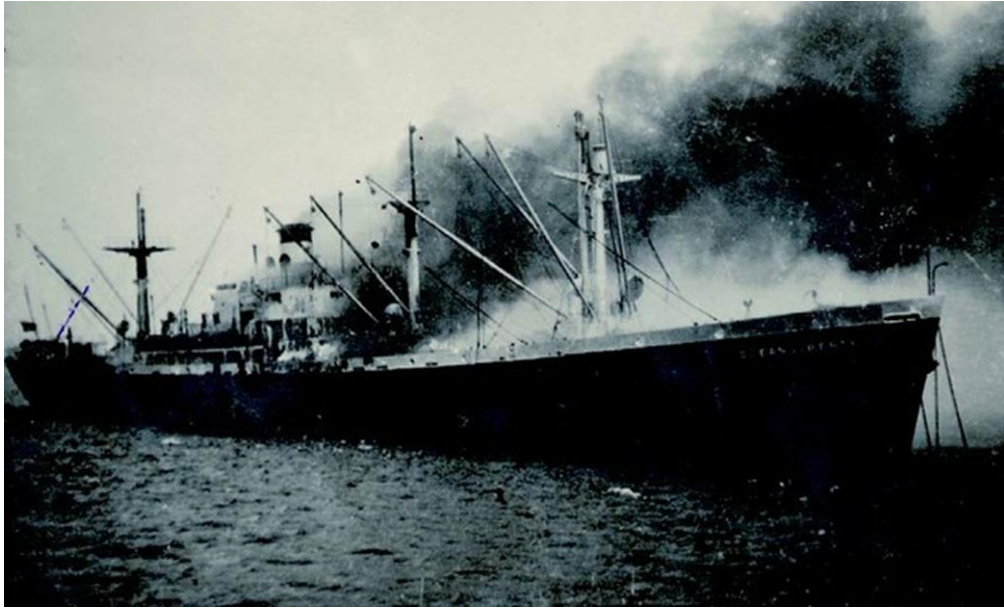


D/S Ocean Liberty



D/S Ocean Liberty i brann i Brest i 1947

Dette heftet er del av utstillingen "Den norske sjømann – en utdøende rase?" som vises på Lillesand by- og sjøfartsmuseum sommeren 2016. Hovedfokus er sjømenn fra Lillesand og på rederiet T.S.Bendixen, som betydde mye for byen. Arild T. Flørenes reiste ut som 16-åring og skulle mønstre på skipet "Ocean Liberty" som var eid av Bendixens rederi. Her er hans historie!

www.lillesandmuseet.com

Arild Torstein Flørenes



Førstereis til
"Ocean Liberty"

Arild Torstein Flørenes: Førstereis til "Ocean Liberty"

Stilling: Hjelpegutt - senere
skipsfører

Født: 11.10.1931

Fødested: Vestre Moland, Flørenes

Bosted: Vestre Moland

Foreldre: Alfred Flørenes, Dagny
Flørenes f. Olsen Eide

I Juli 1947 hadde jeg lyst til å reise til sjøs. Min far hadde reist ut på en båt fra Kina i Januar 1946. Toreid, min nest eldste bror, hadde reist ut på sommeren i 1946 med "Fridtiof Nansen", Kurt, min eldste bror, hadde vært til sjøs med "Alaska" av Haugesund i over ett år, men var nå hjemme på ferie. Jeg hadde mast på tante Thora om å få lov til å reise ut, men det var blankt NEI.

Hun sendte ikke en liten guttunge til sjøs. Men så ble der plutselig en lysning. Kurt fikk beskjed om at han kunne få mønstre på "Ocean Liberty", **Bendixens rederi i Lillesand**. Naboen vår, Birger Nikolaisen, skulle også mønstre på som 3de styrmann. Da gav jeg ikke tante Thora fred, og maste til hun gav grønt lys. Jeg skulle få lov til å mønstre på siden Kurt og Birger skulle på samme båt. Da fikk jeg noen travle dager. Først var det til Himmberg på Brentemoen for å ta passbilde. Det fikk jeg på dagen, hvordan han greide det vet ikke jeg, for det var jo før Polaroiden var kommet. Men bilde fikk jeg.

Så var det ned til Hammer på mønstringskontoret, men der fikk jeg nei, jeg måtte ha attest fra lensmannen om at jeg ikke hadde vært medlem av NS. Så var det opp til herredshuset til lensmann Svennevik. "Good Nighten," sa han, skal det nå være nødvendig for en guttunge å ha slikt bevis, men han skrev nå ut en erklæring. Så var det ned på mønstringskontoret igjen. Men ennå en gang ble det nei, nå måtte jeg ha tillatelse fra mine foreldre, jeg fortalte at min far var til sjøs og at min mor var død, men det hjalp ikke. Så var det på sykkelen igjen og ut til Flørenes, og tante Thora skrev bekreftelsen, inn til sjømannskontoret, og endelig fikk jeg min første sjøfartsbok datert 17/7/1947.

Den 22/7 1947 var jeg igjen på Mønstringskontoret og mønstret på "Ocean Liberty", og avreisen fra Lillesand ble satt til neste dag.



LILLESAND BY- OG SJØFARTSMUSEUM

Nygårdsgt.1, 4790 Lillesand. Tel. 0047-46 81 75 10 Web:
www.lillesandmuseet.com E-mail: lillesandmuseet@gmail.com

På avreisedagen møtte Kurt og jeg opp på Bergstøsletta, der skulle vi bli hente av lastebilen til Andreas Dalholt som skulle kjøre oss Risør. Lastebilen kom med tre passasjerer, det var Birger Nikolaisen, Tømmermann Knutsen og hans sønn. Sjåføren var nå Mangård Nikolaisen, bror av Birger. Grunnen til det var at kona til Andreas ventet sitt første barn og han ville være hjemme hos henne. Reisen til Risør gikk greit, sommers dag og fint vær.

Vi kom til Risør på ettermiddagen og gikk ombord i "BESS" tilhørende Fred Olsens rederi. Det ble en meget fin tur til Rotterdam og alt var jo nytt og spennende for meg. Fra Rotterdam skulle vi reise til Antwerpen og gå ombord der. Men den gang ei, da vi kom til Antwerpen fikk vi greie på at havnearbeiderne hadde nektet å losse båten.

Grunnen skulle være at den hadde så farlig last ombord, (Natriumklorat), og i Texas City hadde en båt med samme slags last eksplodert og mange mennesker var drept. Vi fikk nå beskjed om at båten var omdirigert til Le Havre, så vi reiste dit. Men her var det samme historien, lossearbeidere nektet å losse båten. Denne gangen fikk vi beskjed om at ville vi finne båten så måtte vi reise til Cherbourg på Normandie. Og vi reiste, denne gangen om Paris, hvorfor vi måtte den omveien forstod vi ikke noe av, men vi måtte bare gjøre som vi fikk beskjed om.

Men, vel fremme i Cherbourg fant vi heller ikke "Ocean Liberty", men på havnekontoret kunne de fortelle at båten nå var omdirigert til Brest. Dessverre så fant vi ingen agent i Cherbourg så Birger måtte ta de siste pengene av reisekassa, som vi hadde fått av Bendixen, til å kjøpe togbillett til Paris. Vel fremme i Paris var vi helt blakke, og vi skulle videre til Brest. Kurt som hadde vært til sjøs før hadde av en eller annen grunn med seg noen kartonger med Lucky Strike

sigaretter. De fant han frem og Birger og han gikk ut for å forsøke å få solgt dem mens vi andre satt og passet på bagasjen.

Etter en kort tid kom de tilbake og hadde fått solgt sigarettene. De hadde sikker fått god pris for nå kjøpte Birger togbillett i spisevogn så nå var vi begynt å reise standsmessig.

På turen til Brest stoppet toget da vi var noen kilometer Brest. Birger spurte hvorfor toget hadde stoppet, og han fikk til svar at en Liberty båt hadde eksplodert i havna og lå og brant. Jeg ble noe overraske t da jeg hørte at det var en Libertybåt som brant, men Birger trøstet meg og sa, at det behøver ikke å være vår båt, der er så mange Libertybåter at der går mer enn 15 av de på dusinet. Etter ca. 2 timers venting begynte toget å gå sakte fremover igjen.

Vi fant ut at toget gikk så sakte fordi en dresin måtte kjøre foran for å se om tog linjen var fri for vrakrester fra eksplosjonen som hadde vært. Da vi kom til togstasjonen ble vi møtt av litt av ett syn. På stasjonen sto der flere togsett, men der var ikke ett helt vindu i noen av dem. Togperrongen som var overbygget med glass tak var det bare sprossene igjen av. Vi kom ut av toget og vasset i glassbrott hele veien. Men så var det å finne båten..... Vi gikk mot havna og da vi kom til en skråning så vi ut over hele havneområde, og så også en båt der ute som det var brann i. Mens vi tok en pause før vi begynte å gå nedover mot havna tok Kurt frem trekkspillet og begynte å spille. Men da kom der en franskmann og ba han slutte med det, for der hadde vært en stor ulykke og mange folk var drept. Vi gikk ned til kaia for å se etter "Ocean Libery".

Der kom vi forbi en amerikansk libertybåt. Birger spurte om de kunne fortelle oss hvor "Ocean Liberty" var." Jo", svarer de, og peker på dekket, "noe ligger her og resten ser dere der ute", og pekte på den båten vi hadde sett som lå og brant. Vi ble invitert ombord og fikk

plass i Gunner lugaren, en lugar som var helt akterut og var brukt som skytter lugar under krigen, men som nå stod tom. Der fikk vi servert en solid kveldsmat.

Jeg fikk en overkøy, like ved en ventil så jeg lå og så rett ned på kaia. Det ble ikke mye søvn den natten. Rett uten for ventilen kunne jeg se og ikke minst høre brannbiler og ambulanser kjøre forbi med fulle sirener hele natten. Etter en god frokost ombord, takket vi for oss og gikk i land for å finne det andre mannskapet fra "Ocean Liberty", og rett borte i gata fant vi plassen de var innlosjert i, det var noen falleferdige brakker.

Jeg fikk dele rom med en Knutsen fra Lillesand, han hadde vært stuert eller kokk ombord. Det var ikke bare han jeg fikk dele rom med, jeg ble så oppspist av lopper at jeg så ikke ut på beina. I den brakka ble vi boende i flere uker, jeg husker ikke hvor mange, jeg kom ikke hjem før 7de August . Så vi ble rett og slett internert, måtte ikke gå utenfor området, hvorfor vet jeg ikke. Men der skulle holdes sjøforklaring og vi måtte i begravelse til alle franskmennene som hadde mistet livet, også til kaptein Holst, skipperen på "Ocean Liberty", som var den eneste norske som mistet livet i den voldsomme eksplosjonen.

Oppholdet i den brakken står for meg som ett mareritt den dag i dag. Elendig mat og dårlig sur rødvin til maten, og så møtt av mistenkelige blikk hvor hen vi gikk innenfor tilvist område. Jeg har lurt på det i ettertid om franskmennene trodde det hadde vært en sabotasjeaksjon da båten gikk i luften, ett eller annet har det vært. Og med alt av problemer der hadde vært for å finne lossehavn til båten så kan en jo lure hva som var gått galt. Men alt tar en slutt også dette oppholdet. Vi reiste til Paris hvor vi ventet å finne resten av avløsningsmannskapet, men de var alt reist hjem. Men der sto to busser fra Setesdalens buss selskap som skulle frakte oss hjem. Det

var ikke dagens moderne busser, kunne mer minne om melkerutene som gikk i Setesdalen. Der fantes ikke noen form for komfort, stoler rett opp og ned med en jernbøyle foran og bak på hvert sete så det gikk ikke an å legge hode ned for å få en liten hvil. Fra Paris gikk reisen til Antwerpen.

Der ble vi innlosjert på sjømannshjemmet, ikke noe luksus hotell den gang, vi fikk beskjed om at bagasjen kunne bare bli i bussen, for de hadde fått sikker parkeringsplass. Det stemte ikke, for da vi kom til bussen neste morgen var det lille som var berget fra "Ocean Liberty" forsvunnet. Vi reiste videre til Norge og stoppet utenfor Halden, der fikk vi mat og alle fikk noen nye klær.

Så var det videre til Oslo hvor vi ble nedrent av journalister som ville ha greie på alle ting. Vi fra Lillesand tok natt toget hjem og gikk av på Herefoss der sto Flakk med Herefossruta og tok oss til Lillesand. Så var det å vekke opp Mads Modalen å få drosje til Flørenes. Dagen etter, den 9/8 1947, var vi inne hos Hammer og mønstret av. Til Bendixen for å få utbetalt hyren som for mitt vedkommende var hyre fra 22/7 til 28/7, Kr.62,07, 1/2 måneds ekstra hyre pga forlis, Kr.65.00, totalt utbetalt kr.122,06. Dette var min første tur til sjøs, 15 år gammel.



Arild T. Flørenes som voksen mann

Bilder og tekst er utlånt
av Unn Flørenes.