

Kaptein Haraldsen



Innledning

Jeg har i noen tid tenkt å skrive en artikkel om kaptein Haraldsen. Kaptein Haraldsen er for meg først og fremst kapteinen på LAHELA, fergen som gikk mellom Langesund og Helgeroa, eller "hæljero-færja" om du vil. På sin vei til og fra jobb møtte vi han ofte, vi som lekte i gata i Sota, Langesund. Jeg husker han som en svært vennlig og jovial mann som nøt stor respekt blant oss barn. Han var alltid i godt humør og hadde alltid et vennlig ord til oss som han formidlet med sin leende og noe buldrende stemme. Jeg hadde tenkt at artikkelen først og fremst skulle dreie som om Haraldsen og LAHELA.

I arbeidet med å finne stoff til artikkelen fikk jeg, imidlertid, kjennskap til flere sider ved Haraldsens sjømannsliv som for meg var ukjent og sikkert også for mange andre langesundsfolk. Han var ikke bare en sjømann og kaptein, men også en krigsveteran fra to verdenskriger. Hans liv som kaptein på LAHELA må

ha vært en solskinnssailor, i forhold til andre opplevelser han hadde hatt på sjøen.

Denne artikkel har til hensikt å gi et sammendrag av viktige epoker i Haraldsens liv som sjømann.

Unge år

Kaptein Haraldsens fulle navn var Johan Ewald Østby Haraldsen. Han var født i Kragerø 5. desember 1896. I februar 1911, bare 14 år gammel, dro han til sjøs med barken "Kragerø". Han stod etter hvert ombord på flere seilskip og da 1. verdenskrig brøt ut i 1914, var han ombord på barken "Aktie" og losset is i Hamburg. Han gjorde tjeneste på flere skip, både seil og damp, og noen av skipene kom fra fødebyen. Han seilte under to av krigsårene, fra 1914-1916 og avtjente verneplikten i Marinen, bl a på kanonbåten "Fritjof" i patrulje på norskekysten. I 1919 tok Haraldsen styrmannseksamen ved styrmannsskolen i Kragerø(!).

Mellomkrigstiden, hvalfangst og krigsutbrudd

Haraldsen var til sjøs i de fleste årene mellom 1. og 2. verdenskrig – i første rekke på hvalfangst både på hvalbåt og kokeri, mest på kokeriet "Kosmos" som tilhørte Jahres rederi. Haraldsen uttrykte ved en anledning at hvalfangstperioden hans, som strekte seg fra 1928 til 1940, var den beste tida han hadde til sjøs: Det var hard jobbing så lenge det sto på, men så hadde du jo fri hele sommeren! Hvalfangerne dro gjerne til feltet i september og var hjemme igjen ved påsketider året etter.

Haraldsen på hvalfangst, bildet t.h.



Haraldsen var styrmann på hvalbåten "Kos 5" da ekspedisjonen var på vei hjem i 1940. Den 9. april lå hvalbåten i Dakar for kontroll. Krigen i Norge var et faktum og det ble besluttet at hvalbåtene skulle gjøres om til marinefartøy. Det skulle skje i Canada. "Kos 5" og to andre båter var i følge og krysset først Atlanterhavet til Pernmabuco i Brasil for senere å ankomme Halifax i Canada der ombygging av båtene skulle foregå.

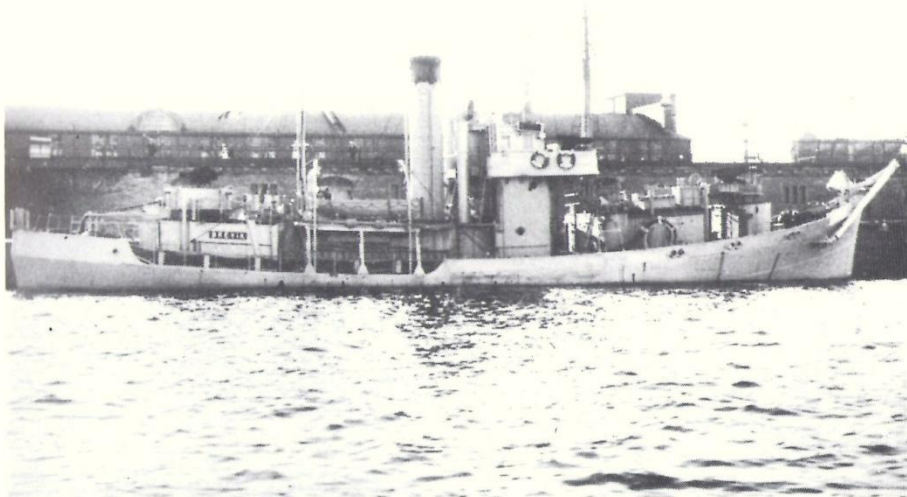
Minesveiping i kanalen



Løytnant og skipssjef Haraldsen

Hvalbåtene ble ombygd til patruljebåter eller minesveipere. "Kos 5" ble patruljebåt og Haraldsen sto ombord under patruljeoppdrag ved Shetland. Det varte, imidlertid, ikke lenge før Haraldsen ble beordret som skipper på "Kos 13". Den var nå ombygget til minesveiper og skulle operere imellom Falmouth og Plymouth i den engelske kanal. Han hadde da grad som løytnant i Marinen. "Kos 13" ble omdøpt til "Brevik". På ytterligere ombygging av båten, samt utdanning av mannskapet i minesveiping, kom sveipingens med "Brevik" først i

gang i 1941. Fra operasjonsbasene besto oppdraget i å sveipe og uskadeliggjøre magnetiske miner. Om vinteren og i stormfulle perioder besto oppdraget i å eskortere allierte skip i det nevnte operasjonsområde. Kaptein Haraldsen drev mine- og eskortetjeneste med "Brevik", og med en tilsvarende båt "Rauma", i kanalen fram til krigens slutt. Så vidt jeg forstår var det ingen i familien som hørte fra han i løpet av disse krigsårene.



"KOS 13" hvalbåt omdøpt til "BREVIK".

Utstyret om bord

Under sveipingen var det vanligvis tre båter i følge. Hver båt hadde fire Colt-mitraljøser og en kraftig luftvernkanon. I tillegg hadde hver båt sin sperreballong. Dette luftforsvaret sikret operasjonene mot flyangrep under hele krigen, selv om båtene ble truffet noen ganger. Haraldsen har fortalt at de ikke hadde tap av menneskeliv under disse operasjonene.

For selve minesveipingen hadde båten en elektrisk drevet "hammer" i baugen. Den sendte ut vibrasjoner som fikk minene til å gå av før de reagerte på propellslagene. Til magnetiske miner slepte de etter seg en lang flytende kabel med elektroder på midten og bak. "Brevik" var av stål og var utstyrt for å holde skroget avmagnetisert.



*''BREVIK'', ''DRØBAK'' og ''HARSTAD'' * ved kai i Plymouth*

Hedret for sin krigsinnsats

Jeg har hatt tilgang til dokumenter fra Sjøforsvarets overkommando som roser kaptein Haraldsen for hans innsats under 2. verdenskrig gjennom såkalt tjenestebevis. Han omtales som "en offiser med gode lederegenskaper, meget dyktig i tjenesten, meget pålitelig, god i moralske forhold, foretaksom, edrulig og pliktoppfyllende, har et fast grep på sin besetning og opprettholder god skikk og orden". Slik karakteriseres en fremragende offiser og krigsveteran!

Svært interessant var det også å lese kong Haakon VII's personlige og håndskrevne brev til Haraldsen datert 1. november 1944. Her uttrykker kongen bl a håp om at krigen snart tar slutt og retter en hjertelig takk til Haraldsen for hans innsats.

For sin krigsinnsats ble kaptein Haraldsen dekorert med Krigsmedaljen, Deltagermedaljen og Haakon VII's 70-årsmedalje.

Kaptein Haraldsen på LAHELA

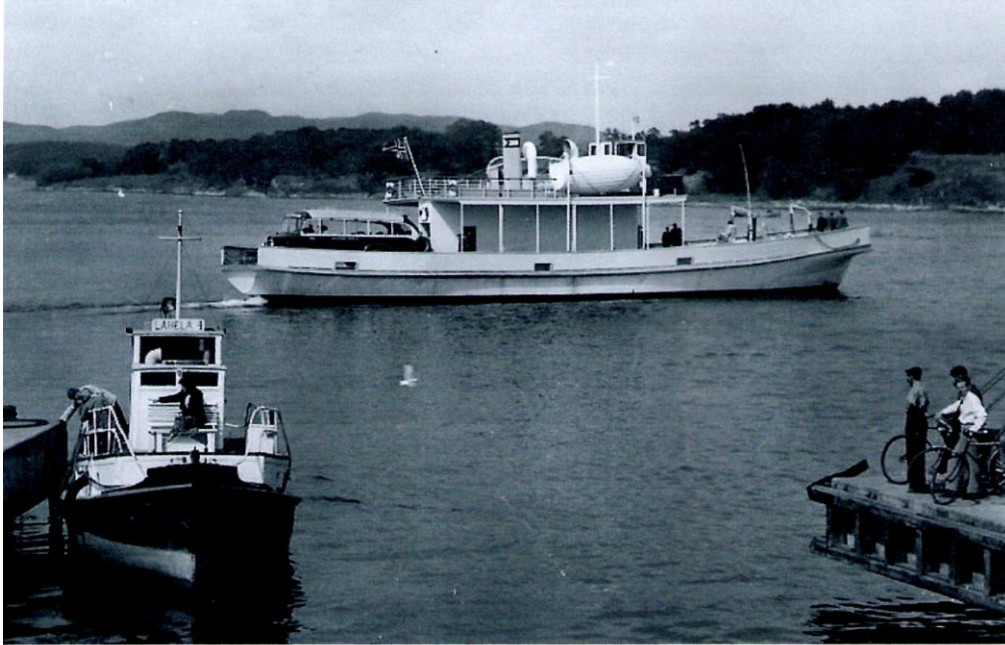
Etter 2. verdenskrig mønstret Haraldsen på som kaptein på LAHELA-fergene. Som nevnt, og vel også kjent for de fleste lesere, var LAHELA et fergeselskap som traffikerte strekningen Langesund – Helgeroa.



Kaptein Haraldsen og sønnen Gustav om bord på "LAHELA" sommeren 1946

Et interessentselskap innbød til aksjetegning i 1938. Interessentselskapet hadde representanter fra Langesund, Helgeroa og Larvik. Fergene fikk navn etter de to stavelsene i hvert navn: LAngesund, HElgeroa og LArvik. Fergene ble et populært, viktig og daglig innslag i Langesunds bybilde. Fergeforbindelsen sørget for at biltraffikantene sparte et betydelig stykke vei på strekningen Østlandet – Sørlandet. Spesielt travelt var det om somrene, selvsagt, med lange køer over torget og lenger oppover. Vi "guttær" visste alltid når fergene kom og gikk og fergeleiet var et populært tilholdssted. Det hendte også at vi ble invitert om bord av Haraldsen til en gratistur til "Hæljeroa". Stort!

Det har vært fire ferger i sving i selskapets levetid. Den første fergen husker jeg ikke, men mange vil nikke gjenkjennerende til minnene fra "LAHELA 2", "LAHELA 3" og "LAHELA 4". Jeg forbinder kaptein Haraldsen først og fremst med "LAHELA 3".



"LAHELA 3" har nettopp lagt fra på vei mot Helgeroa. "LAHELA 4" til venstre i bildet.

Vi var full av beundring over kapteinen som vi kjente fra Sota. Sikkert tok han fergen fram og tilbake til Helgeroa. Som oftest sto han selv for billettsalget ombord. Han hadde alltid en god replikk, var smilende og blid der han gikk rundt i sin kapteinsuniform. Jeg er sikker på at han trivdes i den rollen.

LAHELA-selskapets økonomi var ikke den beste. Etter krav fra flere hold ble det iverksatt helårsdrift. Det ble et underskuddsforetak! Da så Breviksbrua begynte å ta form, fant selskapet å måtte avvikle. Dette skjedde i 1961 og den siste fergen, "LAHELLA 3" ble solgt til Sverige og fikk hjemsted i Malmø.

Vaktmann og pensjonist Haraldsen

Da Haraldsen mønstret av "LAHELA 3" begynte han som vaktmann ved Langesund mek verksted. Her ble han til han fylte 70 år – i 1966. Ca tre år senere skadet han seg under stuping i Steinvika. Dette satte han fysisk tilbake og preget han for resten av livet. Fram til sin død i 1990 var han levende opptatt av hva som skjedde i samfunnet. Kaptein Haraldsen ble nesten 94 år gammel.

Bildet t.h. er sannsynligvis det siste som ble tatt av Haraldsen.



Avslutning

Jeg har i denne artikkel forsøkt å gi et lite bilde av kaptein Haraldsens liv som sjømann og krigsveteran fra to verdenskriger. I første rekke har jeg søkt å ta fram gamle minner jeg selv har om denne høyt respekterte mannen. I arbeidet med artikkelen kom det fram sider ved kaptein Haraldsen som var ukjent for meg. Artikkelen hadde ikke vært mulig uten velvillig bistand fra to av hans barn, Gustav Haraldsen og Gunn Nenseth. Hjertelig takk for samtaler, utlånte bilder og annen dokumentasjon som jeg har fått lov til å bruke!

Andre kilder: Krigsseilerne, av Anders Nenseth og Gunnar Sem (Bamble Historielag)
Fra Langesunds historie, av Jac Lund-Tangen

Stathelle, 11. oktober 2010

Trygve Thorstensen

