

Markus Olsen fra Langesund forteller

Av
Rolf Thommessen

1 Forord

Denne historien er hentet fra det historiske materiale som Rolf Thommessen har gitt som gave til Langesund og Omegns Sjømannsforening. Artikkelen er et resultat av samtaler mellom Rolf Thommessen og Markus Olsen fra Langesund hvor Markus Olsen forteller om sine opplevelser til sjøs.

Beretningen er i original slik Thommessen har nedtegnet samtalen med Markus Olsen i 1978. Markus Olsen var født i 1892 og døde i november 1981 og ble 89 år gammel.



Markus Olsen fra Langesund

Tom Markus barnebarnet til Markus Olsen har bidratt med verdifull informasjon, innspill og med bilde av det omstridte flagget fra 1896.

Fotnotene, kommentarene og bildene til artikkelen er lagt inn i historien av Knut Bjerke.

Langesund, 4. oktober 2010

Knut Bjerke
Leder for foreningens historiske arkiv.

2 Innledning

Den 4. oktober 1978 hadde jeg den glede å få en lengre samtale med Markus Olsen fra Langesund. Det var med interesse jeg fikk notert ned det meste av hva han fortalte fra sine unge år, - og jeg er ham takknemlig for dette bidraget til vår lokalhistorie.

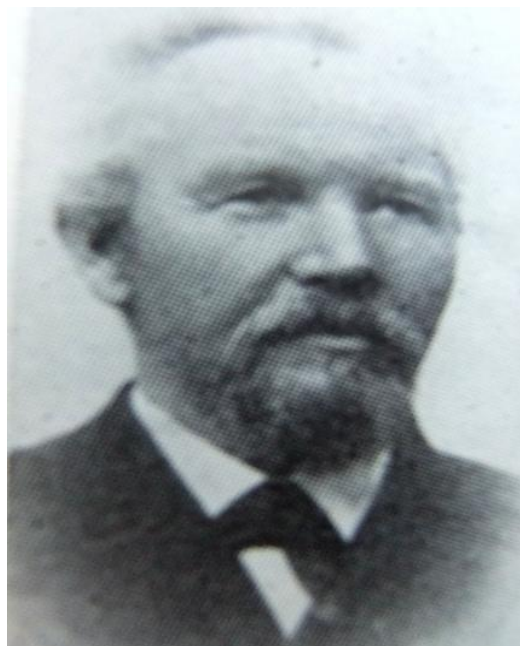
3 Fra Flaggstriden på Dampskipsbrygga i 1896

Som kjent ble unionen med Sverige oppløst i 1905, men allerede i 1896 kjempet lokale krefter i Langesund for å få et rent norsk flagg.

Det var fiskehandler H.K. Håkonsen, sammen med fiskehandler og senere skipsreder H.P. Jacobsen som den 17. mai i 1896 heiste det første rene Norske flagg på den kommunale flaggstanga på Dampskipsbrygga i Langesund.

De var klar over at det kunne brygge opp til strid etter hvert som det ble kjent, - men de hadde tatt sine forholdsregler, - og de var fast bestemt på at det rene norske flagget ikke bare skulle til topps på flaggstanga, men det skulle henge og svaie i vinden der hele denne vakre maidagen. Etter hvert samlet det seg en del skuelystne på Dampskipsbrygga, men det var først da folk kom fra kirken ut på dagen at tingene begynte å skje.

Det begynte med at ordføreren i byen forlangte flagget tatt ned.



Losoldermann A. Corneliussen som var ordfører i 1896

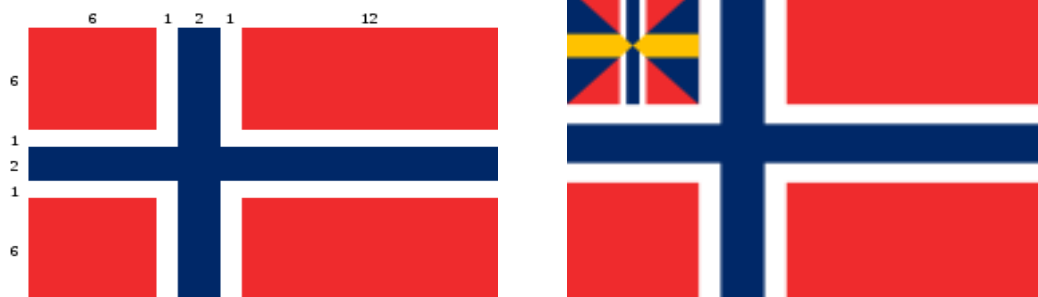
Men Håkonsen som var en streng og stri borger i byen nektet dette.¹ Da ordføreren tok opp kniv for å kappe flagglina, hadde imidlertid ikke Håkonsen annet å gjøre en å følge oppfordringen fra ordføreren, - men ikke for godt. For sikkerhets skyld hadde H. P Jacobsen med seg en fiskeskøyte som lå ved kaia og flagget ble nå tatt om bord i denne. Fiskeskøyta la seg deretter til ankers rett ut for Dampskipsbrygga, hvor flagget på nytt ble heist. Denne gang ble flagget heist til topps i masta på skøyta hvor det trygt kunne beskues av de mange av Langesunds befolkning som hadde møtt frem.

Da fiskehandler Håkonsen ble syk i 1918 sendte han bud etter meg og ba meg ta godt vare på dette flagget og da dette nå er et klenodium har det siden vært trygt oppbevart i bankhvelv.

Flagget er i dag i eie hos Markus Olsens barnebarn – Tom Markus i Langesund.

4 Kommentarer til flaggstriden

Nedenfor er det tatt med et bilde av det rene norske flagget og det omstridte flagget med den såkalte "sildesalaten".²



Dette er flaggene striden sto om i Langesund i 1896

¹ **Fiskehandler Håkonsen bodde i Søndre Strandgate i huset som senere ble overtatt av Hjalmar Thommessen. Han var nabo til min familie i Strandgaten 1 og jeg fikk i min barndom høre mange historier om fiskehandleren. Han var Langesunds stæste person, ble det sagt. Hadde han sagt noe eller satt seg noe fore, gikk han aldri tilbake på det. Ut av dette ble det på folkemunne mange gode historier.**

² **Kampen for «det rene flagg» ble en merkesak for unionsmotstanderne, og fra 1879 ble «flaggstriden» en politisk kamp sak. Unionsmotstandere så da «Sildesalaten» som et «lydrikesymbol». Også plasseringen av de norske fargene i forhold til de svenske fargene ble et politisk spørsmål, og det ble i 1879 framsatt forslag om å gi de norske fargene «hedersplassen» til høyre.**

Flaggstriden fikk sin løsning den 15. desember 1898 da "Lov om Norges Flag" ble kunngjort i Lovtidende. Dette markerte avslutningen på en lang konstitusjonell dragkamp mellom Stortinget og den personlige kongemakt – den da 70 år gamle Oscar II. Flaggloven er den eneste av Norges lover etter 1814 som er blitt til gjennom "promulgasjon" (offentlig kunngjøring), etter at Stortinget hadde vedtatt den i uendret form tre ganger og Kongen hver gang hadde nektet sanksjon.

Lovens praktiske konsekvenser var at unionsmerket, på svensk betegnet som "sildesalat" forsvant fra det norske handelsflagget. Det rene norske flagget ble for første gang lovlig heist den 15. desember 1898 over Stortingsbygningen.

Unionsmerket ble imidlertid beholdt i Orlogsflagget og dette merket i flagget forsvant ikke før i juni 1905.

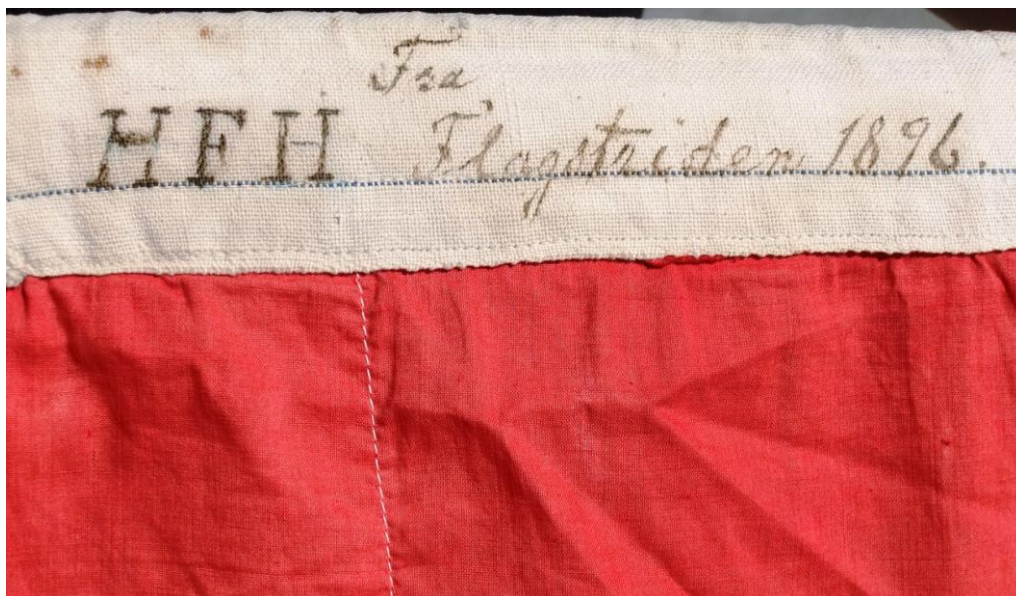
Flaggstriden for handelsflagget ble løst i 1898. Det historiske flagget fra 1896 befinner seg i dag i Langesund.



Tom Markus med det omstridte flagget ved flaggstangen foran det gamle Rådhuset i Langesund hvor dramatikken fant sted i 1896.³

³ Bildet er i Sjømannsforeningens arkiv.

På flagget står initialene til fiskehandler Håkonsen – H.F. H og skriften "Fra flaggstriden i 1896".



Historien er dokumentert med påskriften i randen på flagget

5 Markus Olsen forteller fra sin tid som billettør på rutebåten "Viggo"

I 1909 fikk jeg jobb som billettør på rutebåten "Viggo". Den fraktet både passasjerer og gods og gikk i ruten mellom Langesund og Brevik. Billettprisen på denne strekningen var kr. 0,50 og selv hadde jeg kr. 4,- pr uke for jobben.

Rutebåten "Viggo" hadde flere anløpssteder mellom Langesund og Brevik, bl.a. på Asvald, når det var folk der som ga tegn på at de skulle om bord, eller om det var noen som skulle i land der.

Båten var ca. 30 fot lang, var hvitmalt og med gul rand på siden øverst. Foruten en mindre lugar for passasjerene, hadde den også et overbygg på dekket som passasjerene kunne sitte under. Den eides av Apoteker Hegge og føreren var Hr. Tangen⁴ – begge fra Langesund.

Rutebåten "Viggo" gikk i nevnte rute i ca. 2 – 3 år, og ble etterfulgt av rutebåten "Rapp" og siden "Steinvika".

⁴ **Skipsfører Tangen på rutebåten "Viggo" var far til lokalhistorikeren Jac Lund-Tangen**

Sistnevnte rutebåt ble pårent av MS "Brabant" i 1928 og sank mellom Gjærmundsholmen (Croftholmen) og Kuskjær, men alle ble reddet.



Rutebåten "Langesund"⁵ ved kai på "Doktorodden" i Ekstrand

6 Jeg var med på forliset med barken "Berean"⁶

Da min far var sjømann av yrke, var det kanskje ikke så rart at jeg også fikk lyst til å prøve meg som virkelig sjømann om bord på seilskute. Da jeg fikk tilbud om å bli med barken "Berean", slo jeg til.



Berean fortøyd på Skarpenord i Langesund. Det var kanskje her Markus Olsen gikk om bord for å være med på sin første tur med seilskipet

Det hele kom så fort på at jeg ikke hadde rukket å få kjøpt meg min egen skipskiste, men istedenfor fikk jeg låne den velbrukte skipskista til min onkel Anders Olsen Thommessen og med den på skuldra entret jeg skuta som førstereisgutt den 29. mars 1910.⁷

⁵ Vi har ikke bilder av de rutebåter som Markus Olsen nevner i sin beretning, men vi har tatt med et bilde av rutebåten "Langesund" som gikk i samme trafikk og var ikke så helt ulik "Viggo" og "Steinvika".

⁶ Se Sjømannsforeningens internett side under sidemenyen "Historiske godbiter". Der er en lengre artikkel skrevet i 2009 om barken "Berean" og seilskipets historie frem til det forliste i 1910.

⁷ Markus Olsen var da 18 år. (Han var født i 1892).



Fotografi av Barken "Berean" av Langesund gitt til Sjømannsforeningen av Markus Olsen⁸

Allerede dagen etter lå "Berean" dypt lastet med is bestemt for London og en slepebåt kom for å buksere oss ut på Langesundsbukta. Her ble fulle seil satt, og det var en fryd for en førstereisgutt å høre det knaket i riggen da vinden tok tak i seilene, skuta la seg over, og vi var prisgitt naturkreftene på vår ferd over Nordsjøen. Vi ankom Gravesend om ettermiddagen den 7. april og droppet anker i påvente av nærmere ordre.

Dagen etter var det mye tåke, men den lettet ut over formiddagen da jeg sto på utkikk. Plutselig fikk jeg se en steambåt som kom drivende mot oss med baugen først og jeg fikk gitt beskjed om dette til skipper Hans Th. Zachariassen. Det ble fullt oppstyr om bord og det ble gjort forberedelser for om muligens å unngå kollisjon, men det var for sent. Etter kort tid ble vi pårent av steambåten og vi fikk store skader.



«Berean» etter kollisjonen ligger nå i sin våte grav ved Themsens munning i april 1910

⁸ Bildet er trolig tatt på Themsen i det seilskipet passerer City of London

Ingen av mannskapet ble skadet ved kollisjonen, men med tidevannet ble "Berean" nærmest liggende tørr på land kl. 2 om dagen. Den påfølgende natt overnattet vi om bord i seilskipet "Deodata" av Porsgrunn. Vi lå da til sammen 16 mann sammen i ruffen den natten.



Barken "Deodata" hvor mannskapet på "Berean" overnattet før de kom hjem til Norge etter forliset

Deretter ble hele mannskapet på "Berean" overflyttet til et hotell hvor vi bodde inntil sjøforklaringen ble holdt den 15. april. Det fremkom av denne at "Berean" var så ille tilrenndt at den ble at kondemnere. Slik endte denne stolte skuta sine dager og det ble min siste tur til sjøs med seilskuter.

På hotellet fikk mannskapet utlevert 2 shilling og 6 pence til dekning av togreisen fra London til Newcastle. Derfra gikk turen videre med båt til Arendal og derfra med rutebåten "Halden" til Langesund.

Mannskapet på "Berean" ved forlis utenfor London var:

Skipper:	Hans Th. Zachariassen, Langesund
Styrmann:	Abraham Asvald, Langesund
Bestmann:	Jacob Jacobsen, Langesund
Stuert:	Johan Larsen, Porsgrunn
Matros:	Jørgen Jørgensen, Skien
Matros:	Hagbart Halvorsen, Skien
Lettmatros:	Amandus Nilsen, Kjørstad Bamble
Jungmann:	Anker Tøversen, Langesund
Dekksgutt:	Markus Olsen, Langesund

7 Markus Olsen som kjøpmann i Langesund fra 1917

Etter å ha lagt sjølivet bak seg starter Markus Olsen opp egen manufakturforretning i Storgata 1 i Langesund (på hjørnet mellom Storgata og Torget).



Manufakturbutikken til Markus Olsen i Storgata nr. 1 i Langesund

Han overtok butikken etter Amund Jacobsen i 1917. Butikken som ble bygd i 1876 har vært drevet av familien frem til 2010. Markus Olsen var en profilert person i Langesunds samfunnsliv. Han var ordfører, medlem og formann i en rekke foreninger og lag i byen. De som fremdeles kan huske Markus Olsen minnes ham som en hyggelig og snill person.



Bilde av tre barndomskammerater fra Langesund: Fra venstre Hans Jac. Hansen, Arne Hansen og Markus Olsen⁹.

⁹ Jeg har ikke dato på bildet, men det er trolig tatt like etter at Markus Olsens sjøliv var over og at han på denne tid var i ferd med å etablere seg som kjøpmann i Langesund.

8 Markus Olsens beretter om sin far Thomas Olsen

Som tidligere nevnt er jeg av gammel sjømannslekt og min far Tomas Olsen, fortalte mye fra sin lange fartstid om bord i så vel norske som utenlandske skuter. Bl.a. fortalte han meg om da han, sammen med Lars Wold fra Ekstrand, mønstret på seilskuta "Mina Ha-Ha". De skulle til Cuba, hvor de skulle hente en ladning med spesiell hard plank. Skuta kom imidlertid inn i ett forferdelig uvær og en flodbølge skyllet skuta i land på St. Thomas, hvor den ble liggende tørr etter katastrofen og ble kondemnert.

Etter denne hendelsen reiste Lars Wold hjem, men min far tok hyre på en Nord-Wisconsin-skute som skulle til Buenos Aires. Det viste seg senere at en del av mannskapet på denne skuta var av forskjellige nasjonaliteter og enkelte av dem noen skumle karer. Da min far ble en god venn med skipperen om bord, ble ikke forholdet bedre når det gjaldt det øvrige mannskapet. Skipperen gikk alltid med revolveren på seg, og det hersket en slik stemning om bord at far min bestemte seg for å gå i land så snart skuta kom i havn.

Skipperen ville at han skulle stå om bord, og han fikk tilbud om gratis navigasjonskurs, men han fant det likevel sikrest å forlate denne skuta så fort som mulig.

Når skuta ankom Buenos Aires fant han det klokest å stikke av i all stillhet, deretter mønstret han på en skute som skulle til Cape Horn. På denne skuta var det mer ordnede og bra forhold om bord. Men det skulle vise seg å bli den verste seilasen min far noen gang hadde vært med på.

De mistet først en del av riggen, skuta sprang lekk og et par mann ble skyllet over bord og forsvant i det opprørte havet. På en nesten uforståelig måte greide mannskapet likevel å holde skuta flytende til været la seg noe. Senere ble de buksert inn til San Francisco. Her oppholdt min far seg i 5 år og hadde en god jobb i land om vinteren. Om sommeren var han med en skonnert på ekspedisjon til Nome i Beringstredet i Alaska. Denne ekspedisjonen skulle undersøke forskjellige forhold i Alaska bl.a. om mulighetene for en hermetikkfabrikk for nedlegging av laks, videre undersøkelse av fiske for befolkningen der med tanke på å fornye redskapen for å bedre fangstene. De skulle også undersøke diverse bergarter i området.

Som nevnt arbeidet min far i San Francisco i 5 år før han kom tilbake til hjemlandet. Han hadde opplevd mye på den tiden han hadde vært borte.