

AUGUST OG HANS KONOW NORSKE REDERE I KØBENHAVN

Av
LAURITZ PETTERSEN

Lederen af Bergens Sjøfartsmuseum skriver her om en norsk rederfamilie, der gennem tre led kom til at spille en stor rolle for Bergens næringsliv og skibsfart, ikke mindst ved overgangen fra sejl til damp.

Utenlandske innflyttere har spilt en større rolle i Bergen enn i noen annen norsk by. Som landets største by like frem til 1830-årene og som en usedvanlig livlig handelsplass for eksport og import, har byen øvet sin tiltrekning på fremmede som av ulike grunner søkte seg en fremtid i et annet land.

Naturlig nok kom ikke innflytterne så langt vekke fra. De kom helst fra områder som hadde kjennskap til byen og handelsforbindelser med den. De klimatiske forhold gjorde nok sitt til at folk fra sydlige breddegrader ikke søkte til Bergen. De fleste kom fra Holland, Nord-Tyskland og Sønderjylland.

Innflytterne engasjerte seg vanligvis i handel, og de viktigste handelsvarer i Bergen var fisk i eksport og korn og kolonialvarer i import. Innflytterne representerte en stadig fornyelse av den bergenske forretningsstand, og mange av de handelshus de grunnla har vært av stor betydning for byen. Flere av dem er i virksomhet fremdeles blant byens ledende firma.

Handel og kjøpmannskap i Bergen omfattet også skipsfart. De fleste kjøpmenn var redere for egne skip eller medredere med andre.

Mange av innflytterne kom også snart med i det politiske liv både lokalt i Bergen og rikspolitisk.

Vi skal her se litt nærmere på en innflytterfamilie som også fikk tilknytning til Danmark, nemlig familien Konow. Den norske familien Konows stamfar, Friederich Ludwig Konow, var født i Schwerin i



Kjøpmann og skibsreder August Konow, f. 1780 i Bergen, d. 1873 i København. (Foto repr. fra Bergens Museum 1825-1900. Universitetsbiblioteket i Bergen).

August Konow, merchant and shipowner. Born 1780 at Bergen, died 1873 in Copenhagen.

Mecklenburg i 1746 og flyttet til Bergen i 1769 etter at han hadde vært i handelslære i Lübeck i 8 år. Lübeck var en av Bergens eldste handelsforbindelser, så Konow har vel her fått høre om de muligheter den gamle hansastad i nord gjennom århundrer hadde kunnet by fremmelige, unge, tyske forretningsmenn.

I Bergen kom Fr. Konow i tjeneste hos Wollert Krohn, hvor han ble i 5 år. I 1774 løste han borgerbrev og begynte egen forretning.

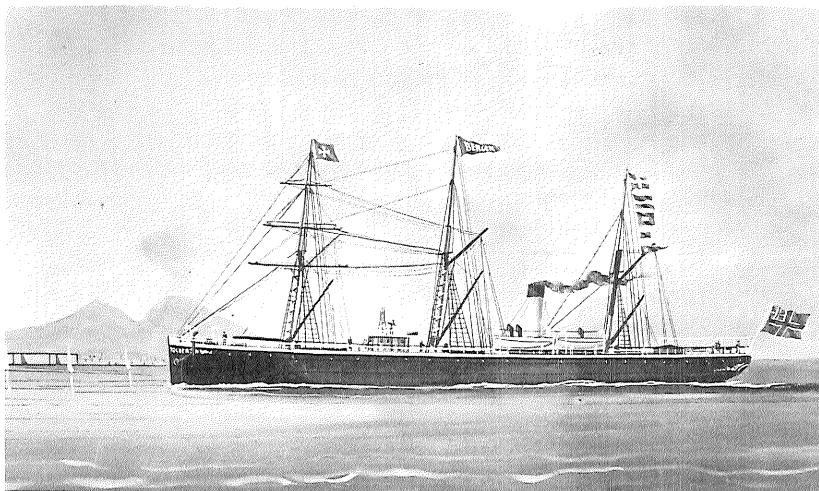
I 1786 ble Fr. Konow valgt som en av byens 8 deputerte menn til byens borgerutvalg, så han hadde utvilsomt opparbeidet seg en høy posisjon blant byens forretningsmenn.

Da Fr. Konow døde i 1798, ble hans forretning overtatt av enken og to av hans sønner under navnet Konow & Comp.. De to sønnene var Wollert Konow f. 1779 og August Konow f. 1780. Forretningen ble under deres ledelse bygget ut til å bli et av byens største handels- og bankierhus, samtidig som de begge deltok aktivt i det politiske liv.

Wollert Konow var stortingsrepresentant for Bergen i 1815-16 og 1827-28 foruten at han hadde flere tillitsverv i Bergen. Han var blant annet leder av Norges Banks avdeling i byen og medlem af direksjonen for den nyoprettede Bergens Sparebank i 1823. I årene 1804-1839 var han sekretær og den faktiske leder av »Det nyttige Selskab« i Bergen, som i 1825 fikk opprettet det første private dampskipsselskab i Norge og anskaffet hjuldampere »Oscar« for trafikk mellom Bergen og Christiania. Wollert Konow var dansk visekonsul i Bergen fra 1816.

August Konow kom til å spille en betydelig politisk rolle omkring 1814 som trofast venn av prins Christian Fredrik og tilhenger av full selvstendighet for Norge. Han ble valgt til representant fra Bergen til Riksforsamlingen på Eidsvoll, men ble av Christian Fredrik anmodet om å reise til Holland og England som hans »politiske og finansielle Agent« og kunne derfor ikke møte på Eidsvoll. Han møtte imidlertid på det overordentlige Storting høsten 1814 og spilte en fremtredende rolle i forhandlingene både med Christian Fredrik og svenskene. Han var en av de 5 av 77 representanter som selv i landets trengte posisjon før forhandlingen med svenskene stemte nei til spørsmålet om hvorvidt »Norge som selvstendig rike under visse betingelser skulle forenes med Sverige under en Konge«. Konow tok allerede på dette Stortinget opp spørsmålet om egne norske konsulater i utlandet, noe som skulle bli et av strids-spørsmålene som førte til unionsoppløsningen i 1905. Ellers var han mest opptatt av Stortingets arbeid med bank og pengevesen.

August Konow hadde som nevnt stor hengivenhet for Christian Fredrik, og han foreslo for Stortinget en takkadresse, æresstøtte og apanasje for ham. Forslaget om æresstøtte og apanasje trakk han



D/S »Bergen«, 1065/859 rg.tonn, bygget 1871 av Burmeister & Wain, København for Hans Konow m.fl., København/Bergen. (Foto etter akvarell i Bergens Sjøfartsmuseum).

The s.s. »Bergen«, built in 1870 by Burmeister & Wain, Copenhagen, for Hans Konow and others. For a time Bergen's largest cargo vessel.

tilbake, men forslaget om takkadresse ble fremmet. August Konow møtte på Stortinget til og med 1824.

I sin hjemby var han som sin bror også aktiv på mange felter. Han var med på grunnleggelsen av Bergens Museum i 1825 og var med i bestyrelsen like til 1857. Han var preussisk konsul i Bergen fra 1806.

I 1839 døde Wollert Konow, og året etter trådte August Konow ut av firmaet Konow & Comp., som ble fortsatt frem til 1851 av Wollert Konows sønn Fr. L. Konow. August Konow opprettet et nytt firma, August Konow & Sønner, i samme bransje som det gamle med sild og fiskehandel og korn som de viktigste handelsvarer.

Som de fleste større kjøpmenn hadde August Konow interesser i skip, i første rekke som ledd i egne import- og eksportforretninger, men etter hvert også i uavhengig fraktfart. Fraktfarten utviklet seg særlig etter 1850. Firmaet var korresponderende reder for en rekke seilskuter i oversjøisk fart.

August Konow, som var blitt enkemann i 1856, flyttet i 1860 til København sammen med sin sønn Hans Jacob Hesselberg Konow (1824-1897) og hans familie. Hans Konow hadde dansk hustru, Ida Marie West, som han hadde giftet seg med i 1856. Deres barn ble

utgangspunktet for den danske linje i familien Konow. En av Hans Konows sønner var admiral Henri Konow (1862-1938), som blant annet var interimsguvernør på de danske vest-indiske øyer, da de ble overtatt av U.S.A. i 1917.

Forbindelsen med Bergen ble på ingen måte brutt fordi om August og Hans Konow flyttet til København. En av sønnene i firmaet var igjen i Bergen og ivaretok en tid firmaets kjøpmannsvirksomhet, men det som gjaldt interessene i bergensk skipsfart ble ivaretatt fra København, i første rekke av Hans Konow.

Som kornimportør og kornhandler ble firmaet August Konow & Søner sterkt interessert i den økende kornfarten fra Svartehavet i 1850- og 60-årene. Redere i Bergen og Stavanger gjorde denne farten til en spesialitet og fikk bygget en rekke store seilskuter for frakt av korn ikke bare til hjemlig forbruk, men også for levering til de store markeder i Europa.

Mot slutten av 1860-årene ble det stadig mer klart at seilskutene snart hadde utspilt sin rolle i denne farten. Konkurransen med de store og mer effektive dampskip ble stadig større. Det var særlig engelskmennene som disponerte egnete dampskip som så mye lettere tok seg frem gjennom flere av de vanskelige passasjene som skutene hadde i denne farten, spesielt Dardanellene og Gibraltarstredet.

Oversjøisk dampskipsfart var ennå i sin vorden i Norge, og man hadde lite å sette inn i konkurransen. Våre dampskip var for små, og våre seilskuter ennå ikke uttjent. I Bergen følte man imidlertid behovet for å skifte til dampskip mer påtrengende enn i andre byer i landet hvor man hovedsakelig hadde satset på trelastfarten som fortsatt gav seilskutene full beskjeftigelse.

Overgangen til damp kom derfor til å gå raskere i Bergen enn i Norge forøvrig. I første rekke var det transporten av fiskeprodukter som satte fart i anskaffelsen av dampskip. I 1871 var det i Bergen hjemmehørende 37 dampskip, alle beregnet for rutefart og Nordsjøfart¹. Det største dampskipet var på 179 kml. Skulle man imidlertid fortsatt delta i Svartehavsfarten, måtte det anskaffes større dampskip.

Det første initiativ til å få bygget et slikt stort dampskip for bergensflåten kom fra August og Hans Konow i København. Sammen med flere av sine gamle forretningsforbindelser i Bergen ble det hos Burmeister & Wain kontrahert et dampskip som ved leveringen i 1871 målte 449,5 kml eller etter de nye måleregler i 1876: 1065/859 rg. tonn. Skipet ble døpt »Bergen« og populært kalt »Store-Bergen« til forskjell fra Det Bergenske Dampskibsselskabs hjuldampere »Bergen« fra 1852 som fremdeles var i fart. »Bergen« var byens største lasteskip, om enn ikke lenge, og



D/S »August«, 1600/1249 rg. tonn, bygget 1875 av Dixon & Co., Middlesborough for Hans Konow m/fl., København/Bergen. (Foto: Bergens Sjøfartsmuseum. Fartøyet ved Bergens Mek. Verksted).

The s.s. »August«, built in 1875 by Dixon & Co., Middlesbrough, for Hans Konow and others. Registered at Bergen.

det fortelles at det var så stort at det ikke kunne vende inne på Vågen i hjembyen. Det heter også at »Bergen« var det til den tid største dampskip bygget i Danmark².

Som fører av »Bergen« ble tilsatt kaptein Jacob Christensen som også hadde tilsyn med skipet under byggingen i København. Jacob Christensen hadde ført flere av de seilskuter Aug. Konow & Sønner hadde disponert, og han var personlig venn av August Konow. Jacob Christensens far, Jacob Christensen (I), var forøvrig født på Als i 1782 og tok skipperborgerskap i Bergen i 1811.

August Konow døde i 1873, men Hans Konow opprettholdt sin forbindelse med de bergenske skipsfartsinteresser, og det neste dampskip han var med på å finansiere var D/S »August«, 517½ kml (1232 n.rg.t.) bygget 1875 i England, oppkalt etter faren.

I 1876 gikk Jacob Christensen i land og etablerte seg som skipsreder. Han overtok disponeringen av D/S »Bergen« og D/S »August« som

Hans Konow hadde hovedinteressene i³. Jacob Christensens rederi utviklet seg raskt til et av byens største. Hans Konow ble medeier i flere av de skip som rederiet etterhvert anskaffet. Han var en av de største parthaverne i D/S »Jacob Christensen«, 1763/1357 rg. tonn bygget i 1882 i England og D/S »Marie«, 2051/1646 rg. tonn, bygget 1891 også i England⁴.

Hans Konow døde i København i 1897, og den danske familien Konows nære forbindelse med den bergenske skipsfart opphørte.

NOTER

- ¹ Norges offisielle statistikk (NOS) C No 3c. Tabeller vedkommende Norges Skipsfart i Aaret 1871. Chra. 1873.
- ² Opplysning i fartøysregisteret, Bergens Sjøfartsmuseum.
- ³ Nationalitetsbevisprotokollen for Bergen 1861-1903. Statsarkivet i Bergen. Bergens Skibsassuransforening. Interessenters konti B.Sj.3287.Ms3/a 2/IV.
- ⁴ Ibid.

LITTERATUR

Bruenech, G.W.: Konow - Personahistorie og genealogi 1260-1936. Oslo 1937.

AUGUST OG HANS KONOW TWO NORWEGIAN SHIPOWNERS IN COPENHAGEN

Summary

The article gives an account of August and Hans Konow, a father and son who were Norwegian merchants and shipowners. They moved to Copenhagen in 1860 but continued to own ships registered at Bergen. They were second and third generation citizens of Bergen and the author describes the position the family quickly attained both in trade and politics.

They owned a number of sailing ships before coming to Copenhagen. At that time sail was beginning to give place to steam and it was due to the two men's initiative that the first large steamship for the Black Sea trade were built. The first, the »Bergen« was built by Burmeister & Wain, Copenhagen, and launched in 1871.