

Provinsmatadorer mellem fyrstegunst og borgermisundelse. Otte-koncernen i Ekernefærde i Slesvig 1700–1770

Lars N. Henningsen

Rigsarkivet Aabenraa

Abstract: The provincial ‘matadors’: Between royal favour and the envy of the burghers. The Otte dynasty in Ekernefærde in Schleswig 1700–1770

The Otte dynasty did not possess notable land in the town of Ekernefærde in Schleswig in 1700–1770, and its members did not become landlords, and the family members owned only two estates near their residence. Thus, Ekernefærde should not be considered a ‘landlord town’ as defined by Finn-Einar Eliassen. However, Christian Otte and his son Friedrich Wilhelm Otte gained a dominant position in the town. Their path to success was facilitated by unique business talent, the social networks they built, and their contacts in the local council and the central administration in Copenhagen. The Otte dynasty managed to establish the largest single-proprietor shipping company in Denmark outside Copenhagen. Therefore, one must conclude that Ekernefærde was, for a certain period, a privatised monopoly town. This occurred despite the fact that the Danish state systematically kept a tight grip on urban sites by providing state tenants with power and authority. In addition, these statal measures were underpinned by manifold administrative and judicial regulations. Yet statal bureaucratisation of the towns in Denmark did not prevent ‘matadors’ like the Otte family from growing and obtaining strong economic and social positions. They also benefited from royal favour, which triggered envy and dissatisfaction in other merchant families. One should not assume that the Otte dynasty is a unique example of ‘matadors’ in Denmark, and they were not the only ones who anchored their dominant position without owning the land the town was built on, but rather on various political and economic resources. Consequently, this study of Ekernefærde indicates that other small towns in Denmark most likely fostered dynasties and ‘matadors’ temporarily. However,

Sitering: Henningsen, L. N. (2022). Provinsmatadorer mellem fyrstegunst og borgermisundelse. Otte-koncernen i Ekernefærde i Slesvig 1700–1770. I K. Dørum (red.), *Hvem styrte byene? Nordisk byhistorie 1500–1800* (kap. 10, s. 273–295). Cappelen Damm Akademisk. <https://doi.org/10.23865/noasp.149.ch10>
Lisens: CC-BY-NC-ND 4.0

it is clear that Schleswig became less controlled by stataal bureaucracy compared to other parts of the Danish Realm. More studies are needed to explore the whole picture of the political economy of Denmark in the 18th century.

Keywords: matadors, privatised monopoly town, landlords, political economy, Schleswig

Otte-dynastiet og Ekernførdes politiske økonomi

Byerhvervene søfart, handel og manufakturvæsen var i fokus i 1700-årenes danske monarki, og de nød godt af statens neutralitetspolitik i århundredets sidste halvdel. Mulighederne blev udnyttet i byerne i hertugdømmet Slesvig. En særstilling indtog byen Ekernførde. Her skabte en enkelt entreprenørfamilie, familien Otte, gennem to generationer et af datidens største danske enkeltmandsrederier. Familien drev også storhandel og investerede ambitiøst i manufakturer og gods. De hævdede sig over de normale byeliters niveau, og det skete i et spændingsforhold til både den lokale byoverklasse og middelklasse. Familien udviste en ekstraordinær forretningsdygtighed og evnede samtidig at sikre sig indflydelse i det lokale kommunestyre og skabe kontakter i statsapparatet. I det følgende præsenteres Otte-historien som et atypisk eksempel på en elite i samspil med lokalsamfund og statsledelse.

Det er et blændværk, når købmand og skibsreder Christian Otte påstår, at Ekernførde blomstrer på grund af hans store handel. For byens kasse får ikke mere fra ham end fra mange ”ordinaire Børgere”. ”Publikum får overhovedet ikke nogen fordel af hele hans rigdom, som man i øvrigt gerne under ham, når han holder sig inden for passende grænser.” Sådan angreb magistraten i Ekernførde i 1729 storrederen og storkøbmanden Christian Otte for at bryde med bysolidariteten.¹ I 1757 havde sønnen Friedrich Wilhelm Otte ført familiefirmaet til langt større højder, og han havde fået sig selv placeret som ”consul

¹ Henningsen 1985, s. 55.

honorarius”. Nu mente byens deputeretkollegium, repræsentant for det brede borgerskab, at Ekernførde nok havde ry for sine skibe og en vis handel, men det var dog kun kancelliråd Otte, som ejede ”det lykkens gode at have den største andel deraf [...] På grund af denne ene mand” var byen belastet med en for stor skatteansættelse, og hans virksomhed skadede de jævne næringsdrivende.²

Før det er muligt at forsøge en perspektivering af disse udtalelser fra de to kommunale organer i Ekernførde mod byens dominerende erhvervs-mænd, er det nødvendigt at tegne omrids af bystyre og byøkonomi i datidens Slesvig.

Bylandskabet i Slesvig og Kongeriget Danmark

Ekernførde var i 1700-tallet en købstad i hertugdømmet Slesvig, som sammen med hertugdømmet Holsten hørte til det danske monarki. Efter krigen i 1864 blev begge hertugdømmer afstået til Preussen, og efter første verdenskrig blev Slesvig delt ved folkeafstemningen i 1920. Den sydlige del af Slesvig kom til Tyskland, og Ekernførde er således i dag en del af det tyske forbundsland Schleswig-Holstein.

I 1700-tallet hørte Slesvig og dermed Ekernførde hjemme i en dansk sammenhæng. Grænsen nordpå til Kongeriget Danmark gik syd om købstæderne Kolding og Ribe, idet den over store strækninger fulgte vandløbet Kongeåen. Der var betydelige forskelle på landene nord og syd for grænseskellet. I Kongeriget Danmark var styreformen den danske enevælde. Alle overordnede statsmyndigheder var centraliseret i København. Tidligere tiders elementer af kommunalt selvstyre i byerne var afløst af kongeligt udnævnte embedsmænd. Kongens residensstad København nød omfattende handels- og søfartsprivilegier på provinsbyernes bekostning.

I de to hertugdømmer Slesvig og Holsten syd for Kongeåen var meget anderledes. Begge hertugdømmer var ganske vist en del af monarkiet,

² Henningsen 1985, s. 257f.

men lovgivning og forvaltning var anderledes end i Kongeriget Danmark. Hertugdømmerne havde deres egen centralforvaltning i *Tyske Kancelli* og *Tyske Rentekammer* m.v. i København, men centraliseringen var ikke så udpræget som for Kongeriget. Lokalt i hertugdømmerne var der melleminstanser, hvoraf de fleste havde hjemme på Gottorp Slot i Slesvig by. Her residerede *statholderen*, som på kongens vegne førte tilsyn med bl.a. byerne. *Overretten* sammesteds var øverste administrations- og retsmyndighed. Købstæderne var ikke underlagt de lokale stiftamtmand som i Kongeriget Danmark, men sorterede direkte under statholderen og kancellierne i København, og byerne havde i forskellig grad bevaret elementer af kommunal selvforvaltning. Såkaldte deputerede borgere (fra 12 til 24 svarende til de såkaldt "eligerede borgere" i kongerigets købstæder) foretog skatteudskrivning og deltog i økonomiforvaltningen, og posten som bykasserer gik på skift mellem medlemmerne. Fire til seks rådmænd dannede *magistraten*, hvoraf et eller to af medlemmerne fungerede som borgmester. Borgmestrene var sammen med magistraten byens egentlige øvrighed og tjente også som rådstueret, byens domstol. Velstående håndværkere kunne få plads blandt de deputerede, men ofte blev både de og rådmændene rekrutteret fra købmandsstanden, og kun de mest velstående købmænd fik plads i magistraten.³

Langt op i 1700-tallet var det almindeligt, at byens rigeste købmand var borgmester. Tætte familiebånd bandt rådmændene sammen, og nye rådmænd blev gerne fundet ved selvsupplering, oftest fra de deputeredes rækker. Systemet rummede elementer af lokale valg og selvstyre, men med årene trængte en statslig, standardiserende påvirkning sig på. De valgte skulle have kongelig godkendelse, tendensen bevægede sig i retning af kongelige udnævnelser af både rådmænd og borgmester, og det gav hyppige kontroverser mellem lokale ønsker og statslige krav. Det selvstændige valg blev reduceret til en ret til at foreslå en kandidat, men ofte pressede staten en kandidat igennem trods lokal modstand. Dermed fandt personer med universitetsuddannelse vej til embederne i stedet for

3 Henningsen 1991, s. 808–812, og 2008a, s. 170–172.

selvlærte, lokale købmænd. Generelt var statskontrollen i vækst: I 1736 blev alle byprivilegier indkaldt til godkendelse, fra 1741 skulle kommunale lån godkendes af statholderen, og fra 1756 skulle regnskaber indsendes til revision. Statskontrollen blev ikke så effektiv som i Danmark, men den var på vej.⁴

På mange måder indtog Slesvig en vigtig plads i monarkiets sydlige del. Landbruget udmærkede sig med kvæg- og kornavl, og geografien gav et godt udgangspunkt for driftige søfarts- og handelsbyer. På vestkysten lå der byer omgivet af frugtbar korn- og kvægland, og herfra var der fart vestpå til Hamborg og Nederlandene. På østkysten havde byerne Ekernførde, Flensborg, Sønderborg og Aabenraa gode, naturlige havne. De var udgangspunkt for sejlads på Østersøen og omsætning af de mange vigtige Østersøvarer såsom tømmer, jern, beg, tjære, hør og korn, som alle var eftertragtede i Vesteuropa. Mange mindre skibe varetog sejlads til og fra den altdominerende hovedstad, København, større skibe sejlede til Norge og England. Nye muligheder dukkede op fra 1740'erne. Danmark indgik traktater med de muslimske stater i Nordafrika og Tyrkiet, og det gav skibe under Dannebrog sikkerhed mod opbringelse af de farlige pirater. Redere i de slesvigske byer gik herefter ind i fragtfart fra Østersøområdet til Vest- og Sydeuropa og videre ind i Middelhavet og tilbage med varer derfra. Fremgangen blev forceret af særlige muligheder under Den Østrigske Arvefølgekrig 1740–48, Syvårskrigen 1756–63 og Den Amerikanske Uafhængighedskrig 1775–84. Slesvigske skibsredere gik forrest i det at overtage fragter for kunder i de krigsførende lande, og dermed blomstrede den slesvigske skibsflåde og byerne generelt. De slesvigske byer ragede pænt op i monarkiets sydlige del. Flensborg udviklede sig til en lokal metropol, den tredjestørste by i Danmark og hertugdømmerne.⁵ I Kongeriget Danmark havde kun byerne Odense, Aalborg, Helsingør, Randers, Aarhus og Fredericia indbyggertal på højde med byerne i Slesvig og Holsten.⁶

4 Pust 1975, s. 1–107.

5 Henningsen 2008b, s. 333–428.

6 Henningsen 2006, s. 41.



Friedrich Wilhelm Otte (1715–66). Portræt af Peter Wichmann. Privateje på godset Schierensee.
Foto: Jens Ravn Jensen. Kan ikke genbruges uden tilladelse.

Ekernførde

Ekernførde er den sydligste af de slesvigske østkystbyer. Ved folketællingen i 1769 hørte byen med sine 2.091 indbyggere til de mindre blandt Slesvigs havne- og handelsbyer. Storbyen Flensborg var den største med 6.842 indbyggere.⁷ Til gengæld var Ekernførde begunstiget med en af de bedste havne.

”Havnen er uforlignelig, da de største Krigsskibe kunde kaste Anker et Bøsseskud fra Landet, og store Koffardieskibe legge tet op til Skibbroen, som er meget stor og rummelig, og bliver bestandig holdt i god Stand. Paa den ere anlagte adskillige Skibsbygger-Verffer, og dog er der Rum nok til en stor Mængde Trævare, som nesten bestandig ligge der.”

⁷ Beiträge 1967, s. 13.

Sådan prisede byen i Erich Pontoppidans *Den danske Atlas* fra 1781.⁸ Lovprisningen går igen i samtidens andre topografiske værker:

”Ekernførde er en gammel og velstående by ... i de senere tider er der bygget en del, og den har en fortræffelig havn, som er både bred og dyb.”⁹ ”Handel og skibsfart og malteri og brændevinsbrænding er de vigtigste næringer.”¹⁰

I 1769 blev der registreret 68 små købmænd og kræmmere, og 34 levede af malteri.¹¹ Købmandskab og skibsfart gik hånd i hånd. En inderkreds af førende købmandsfamilier (Thamm, Kruse, Rhode, Thöming m.fl.) med interesser i søfarten prægede bystyret.

Fra denne kreds rekrutteredes magistraten, som var sammensat af en borgmester og to rådmænd. Disse tre herrer varetog byens forvaltning og retsvæsen bistået af en bysekretær. Seks *deputerede borgere* repræsenterede bredere borgerkredse og administrerede byens indtægter- og udgifter. I 1730'erne havde staten foranlediget, at der for at fremme byens erhvervsliv blev oprettet et lokalt *kommercekollegium*. Det bestod af borgmesteren, den ældste rådmand og tre førende købmænd. Havnen var byens livsnerve, og derfor var byens *skibbrokollegium* af vital betydning for omsætningen. Det bestod af borgmesteren, fire købmænd og en broskriver.¹² Alt i alt var Ekernførde en by, som levede af købmandskab og skibsrederi, og hvor et netværk af købmands- og skibsrederfamilier prægede økonomien og bystyret.

En ny familie¹³

I 1690'erne begyndte en ny mand at gøre sig gældende i denne købstadsverden af gamle familier, sådan som det kunne ske i *åbne konkurrencebyer*. I 1699 registrerede byens told- og licentregnskab den unge Christian Otte som skipper på eget skib. C.O. var født 1674 i Ekernførde, hvor faderen var en velstående skomager. Sammen med broderen Otte

8 Pontoppidan 1781, s. 746.

9 Hansen 1770, s. 323.

10 Niemann 1799, s. 556.

11 Pontoppidan 1781, s. 741.

12 Niemann 1799, s. 551–561.

13 For det følgende henvises generelt til Henningsen 1985.

foretrak han at bruge sine kræfter inden for byens traditionelle hovederhverv: handel og søfart på Østersøen. To til tre gange årligt så man ham på eget skib sejle østpå til Wismar, Stralsund, Gotland, Kalmar eller Stockholm, nogle gange til København med landbrugsvarer eller brænde. Returlasten var bjælker, lægter, jern, fliser, tjære og andre Østersøvarer, som hjemme blev solgt videre til baglandet i Slesvig. Brødrene forstod at udnytte fordelagtige krigskonjunkturer, og ruterne blev udvidet til Norge, England eller Frankrig, hvorfra der blev sejlet hjem med salt eller vin. C.O. samarbejdede med byens gamle købmands- og rederfamilier, som det skete i *netværksbyerne*, og i 1713 ejede han parter i ti skibe på i alt 268 kommercelæster (kl.). I 1711 forpagtede C.O. sammen med købmand Marcus Kruse på de handlendes vegne told- og licentopkrævningen, og han fik plads i skibbrokollegiet, som administrerede havnen. Nogle år senere var det en af hans egne betjente, som varetog posten som brofoged. Fra 1712 var broderen Otte en af de deputerede. I 1714 hørte C.O. til de bedst bemidlede i byen. Han købte en anselig ejendom i bycentrum ved kirken.

Året 1721 indledte en ny periode. Efter Sveriges nederlag i Den Store Nordiske Krig blev Ekernførde sammen med den gottorpske hertugs del af Slesvig lagt under den danske krone, og C.O. og hans kolleger skulle omstille sig til kongelig dansk lovgivning og indrette deres virksomheder med hensyntagen til, at København mere tydeligt end før var magt- og handelscentrum. C.O. var omstillingsparat. Han udbyggede sin sejlads og handel på Østersøen og vestpå og lod dertil som noget nyt skibe gå ind i fragtfart fra København til Nordatlanten eller udføre rejser for københavnerkøbmænd til Frankrig. Handelen voksede, og C.O. investerede i et malteri. I 1737 blev han omtalt som den største af byens salt-, korn- og tømmerhandlere. Nu foretrak han at være enereder for sine skibe. I 1740 havde han syv skibe på knap 200 kl., en tredjedel af byens samlede tonnage. I 1732 købte han aktier i det højtprofilerede Asiatisk Kompagni i København. I 1734 havde C.O. kapital tilovers til at købe det adelige gods Krieseby tæt på byen.

C.O. skilte sig således ud fra byens førende købmandsfamilier, og det foregik i åben konkurrence uden tætte familieband i byen. Den ældste søn, Daniel (1700–1763), forblev ugift og gik ind i forretningen. Den

næstældste, Georg Christian (1702–1778), gik embedsvejen som borgmester i Slesvig og fik en datter af en Obersachwalter i den holstenske regeringsby, Glückstadt, som ægtefælle. Johann Nikolaus (1714–1780) blev gift med datteren af en justitsråd og godsejer i omegnen. Friedrich Wilhelm (1715–1766), som blev udset til at videreudvikle firmaet, blev gift med Dorothea Charlotte von Reventlow, datter af den adelige regimentschef i Ekernförde, Otto Heinrich von Reventlow. Det var et godt navn, men bragte ikke penge til huse.¹⁴ Familien søgte således kontakt med adelseliten, som ellers ikke prægede den daglige virkelighed i Ekernförde.

Samtidig forstod C.O. at knytte kontakt til de nye kongelige myndigheder efter magtskiftet i 1721. Han sørgede for overnatning til den nye amtmand de Münch, når han kom til byen i egenskab af bypræsident. Den nye kongelige amtsforvalter Heinrich Lüders logerede hos C.O., når han besøgte Ekernförde. C.O. ansøgte magistraten om at få bevilget indkvarteringsfrihed til gengæld. Dette blev afslået.

C.O. havde fremgang, og sidst i 1720'erne udviklede det sig til en kontrovers med magistraten, som skulle sørge for, at byens gamle reguleringsordninger blev overholdt. Skibbroordningen foreskrev, at grossererne ikke måtte købe stort ind af tømmer for næsen af småborgere, og at der skulle gå fire år mellem samme reders skibsbyggeri. Magistraten anførte, at C.O. og hans bror "hidtil har bygget på skibbroen efter eget forgodtbefindende, de køber egetræ til byggeriet og lader alt foranstalte efter deres eget hoved uden at spørge borgmester og råd". C.O. betalte formueskat som andre "ordinaire bemidlede borgere", men havde langt flere aktiver end dem, og han snød med tolden af sin import. Byens kasse fik ikke mere fra ham end fra mange "ordinarie Bürgere". C.O. havde bygget et stort og fint pakhus, og det skadede både kirken, som var nabo, og bykassen.

"Publikum får overhovedet ikke nogen fordel af hele hans rigdom, som man i øvrigt gerne under ham, når han holder sig inden for passende grænser".¹⁵

14 Henningsen 1985, s. 60f og s. 273.

15 Henningsen 1985, s. 55.

Her protesterede det gamle bystyres folk mod angreb fra den åbne konkurrence.

Indflydelse i bystyret

Den ambitiøse forretningsmand var utilfreds med de snærende bånd fra magistraten, men familien Otte fandt andre udveje. I 1740 trak C.O. sig tilbage fra det vigtige skibbrokollegium, og pladsen blev overtaget af sønnen Friedrich Wilhelm, som 25 år gammel var på vej ind i firmaet. Han indledte straks et frontalangreb på den gamle skibbroordning. Den var skabt af ”jalousie und Missgunst” mod dem der ”sich etwas aufgenommen und jährlich ein Schiff [hat] bauen können”, mente unge Otte. Den gamle ordning var etableret for at skabe ”egalité” og for, at den ene ikke skulle blive et hoved højere end den anden. Faktisk lykkedes det F.W.O. at få de snærende bånd afskaffet. En ny skibbroordning blev godkendt i 1740, og her var skibsbyggeriet givet frit. Nu kunne familien Otte og andre storkøbmænd bygge så mange skibe, de ville. Noget, som kunne minde om liberalisme, var herved introduceret i Ekernførde, og det blev familien O., som benyttede mulighederne mere end andre.¹⁶ Måske var Ekernførde ved at udvikle sig til en *åben konkurrenceby*.

Året efter lykkedes det at få et ben indenfor i magistraten. Borgmester Detlev Julius Thamm var oppe i årene, og unge Otte fik en af byens præster til at støtte et forslag om, at han skulle vælges til ulønnet ”borgmester adjunctus”. Thamm lod sig overtale og anbefalede F.W.O. over for statholderen: Den unge mand var søn af ”en herværende betydelig købmand” og kunne vente god arv fra ”sin velstående far”. Statholderen gav projektet sin støtte med begrundelsen, at F.W.O. ”havde erhvervet sig godt kendskab til byforholdene gennem sin fader, en velanset borger, som præsterer såre meget i købmandskab”. F.W.O fik kongens stadfæstelse og sad herefter i magistraten som ”borgmester adjunctus”.¹⁷

¹⁶ Henningsen 1985, s. 71f.

¹⁷ Henningsen 1985, s. 72.

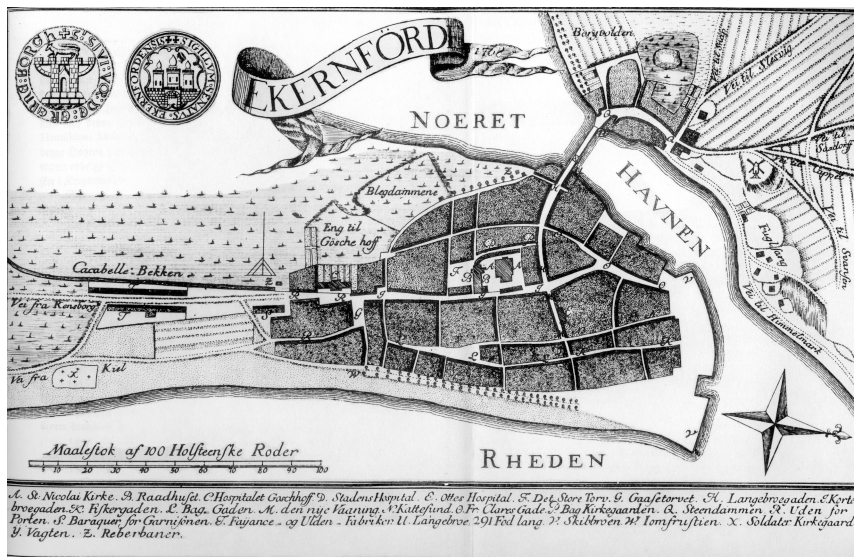
F.W.O. tog energisk fat i magistraten. Han talte for et frit ”commercium” uden begrænsninger fra bystyrets side. F.eks. ønskede han, at frimestre skulle have mulighed for at slå sig ned i byen uhindret af de gamle lav, og han præsenterede sine magistratskolleger for nye ideer. Det fandt borgmester Thamm og rådmændene Christensen og Völkers noget overilet. De følte, at den unge mand ville befale alt og lave alt om på en studs. De kunne ikke se, ”at han blev gået for nær eller truet i sin handel eller led afbræk, hvis han ikke straks har uindskrænket magt til at befale, men må dele øvrighedsmagten med os”. I 1745 blev striden indanket for de statslige myndigheder, og regeringen gav sin støtte til den unge mand. F.W.O. havde vist fornuftig indsigt og ”en pligtro bestræbelse for at befordre det almindelige bedste”, lød øvrighedens svar. F.W.O. kunne fortsætte i embedet. I 1748 fik han tildelt karakter af ”virkelig kancelliråd”.¹⁸

Sagen viste, at det var vigtigt at holde god kontakt til myndighederne. Det gjaldt også, når familieformuen skulle plejes. C.O. giftede som nævnt ikke sønnerne ind i den lokale købmandselite i Ekernförde, og det gjaldt heller ikke døtrene. En datter blev gift med en byfoged og auktionsforvalter i Slesvig, en anden med en velhavende kaptajn og godsejer, en med en advokat og borgmester i Glückstadt, og en med den kongelige proviantkommissær Rendsborg, indkøbschef ved rigets næstvigtigste fæstning.¹⁹ Da døtrene skulle have deres medgift med til deres nye hjem, var der fare for, at der skulle betales 10 % i afgift, og C.O. søgte om fritagelse, hele fire år i træk og uden held. Så fandt han på at tilbyde at oprette en fattigstiftelse i Ekernförde med en kapital på 3.000 rdl. mod til gengæld at få afgiftsfritagelsen. Det blev bevilget i 1739 af oversekretær J.S. Schulin i Tyske Kancelli for de døtre, som forblev i hertugdømmet Slesvig, og dernæst i 1744 for de to, som flyttede til Holsten. C.O. sendte en personlig tak til kancellichefen i København, hvis indsats han tilskrev det gode udfald på sagen.²⁰

18 Henningsen 1985, s. 73.

19 Henningsen 1985, s. 61.

20 Henningsen 1985, s. 58–61.



Ekernefærde omkring 1780. Otte-familiens hovedsæde og største pakhus lå lige ved A. Kirken og B. Rådhuset. E. er Otte-Stiftelsen. De to lange bygninger ved T. er Fajance- og uldmanufaktur. Illustrasjon: Det Kongelige Bibliotek. Stik i Pontoppidan: Den danske Atlas VII 1781. Falt i det fri.

Skibsreder Friedrich Wilhelm Otte

”Thi Erfarenhed viiser os, at een eller to Kiøbmænd udi hver Stad have bemægtiget sig den heele Handel, saa at de andre har levet ligesom under deres Vinger.”

Med disse ord lader forfatteren Ludvig Holberg købmanden Montanus beskrive forholdene i de små købstæder i sit lille skrift *Samtale imellem tvende Kiøbmænd* fra 1729.²¹ Ordene svarer godt til virkeligheden, som den udviklede sig i Ekernefærde i årene frem til C.O.s død i 1747. Under sønnen F.W.O. – og indtil hans død i 1766 – blev billedet endnu mereentydigt. Byen kom til at leve under ikke to, men blot én mands vinger.

Friedrich Wilhelm blev født i 1715, og han gik i faderens fodspor. De første skridt som skibsreder tog han under eget navn, endnu mens faderen levede. Det begyndte i samarbejde med bekendte i byens elite,

²¹ Cit. Henningsen 1985, s. 53.

købmændene Hans Jürgen Thöming, Arnold Peter Rhode og bysekretær Conrad Hinrich Jördening. I 1744 lod han og bysekretær Jördening sammen bygge en galiot på 53 kl., i 1746/47 deltog rådmand Hans Jürgen Thöming og købmand Arnold Peter Rhode i samarbejdet om bygning af en tremastet galiot på 73 kl. Da C.O. døde i 1747, var F.W.O. hovedreder for tre store skibe på i alt 200 kl.

Virksomheden blev herefter samlet af F.W.O. og fortsatte i en tid med nye muligheder. I årene 1746–53 indgik Danmark traktater med Alger, Tunis, Tripolis og Marokko, og skibe under Dannebrog fik derved sikkerhed mod overgreb fra sørøvere i barbareskstatene i Nordafrika, når de sejlede til Middelhavet. Otte-firmaet udnyttede uden tøven straks mulighederne, mens de store søfartsnationer var i krig i årene 1740–48. C.O. og F.W.O. lod umiddelbart efter indgåelsen af de nye traktater skibene gå i fragtfart fra Østersøen over Hamborg og Portugal og nu som noget nyt herfra videre ind i Middelhavet og retur. Dette spor blev opretholdt, da F.W.O. overtog den samlede familiefåde. Rederiet satsede til fulde på den store fragtfart, som var afhængig af de internationale politiske konjunkturer. I årene 1748–55 blev der fred, og konkurrencen fra de store sømagters skibe gav mindre plads. I disse år fortsatte Otte-skibene sjældent fra Portugal ind i Middelhavet. Selv da var der dog gode muligheder for ekspansion, og F.W.O. udbyggede flåden fra ni skibe på 500 kl. i 1748 til 16 på 814 kl. i 1755. Otte-firmaets skibe tegnede sig nu for 50 % af byens samlede flåde.

De helt store muligheder kom, da der atter blev krig i Europa i årene 1756–63. Krigen satte delvis skibene fra England, Holland og Frankrig ud af spillet, og skibe fra neutrale lande fik nærmest monopol på fragtfarten i Middelhavet og mellem Middelhavet og Nordeuropa. Fragtraterne steg, og der var brug for flere skibe. I juli 1755 indrettede F.W.O. et nyt skibsværft på sit gods Bienebek. Her og i Ekernførde blev der efterfølgende årligt bygget tre skibe til rederiet. 1757–59 købtes fem skibe på priseauktioner i Marseille og Toulon. Otte-rederiets tonnage voksede fra 16 skibe med ca. 814 kl. i 1755 til 24 skibe med 1.237 kl. i 1758. Næsten alle blev sat ind i farten på Middelhavet, kun sjældent blev de set i hjemlige farvande. De gyldne år varede, indtil freden sænkede sig i 1763. Herefter gik skibene som regel igen kun til Portugal og retur med f.eks. salt. Fragtraterne faldt

til førkrigsniveau, men F.W.O. kunne til stadighed fastholde rederiets størrelse. Ved hans død i 1766 var der 23 skibe med 1.215 kl.²²

Selv efter stagnationen var der tale om et rederi, som var usædvanligt for sin samtid. I de første år havde F.W.O. som nævnt været i partnerskab med ganske få kolleger i byeliten, senere var flere skibe delt med de tre Otte-brødre, mens der i ekspansionsårene blev samarbejdet med en købmand i Ålborg og især firmaet Ryberg & Thygesen i København. Men F.W.O. var hovedreder og delvis enereder. Der fandtes næppe nogen enereder med en tilsvarende tonnage, hverken i nogen dansk provinsby eller i København.²³ O.s personlige flåde var større end den samlede tonnage i Ålborg, landets største provinsflåde, og større end den samlede tonnage i de to byer Odense og Århus tilsammen. Ålborgs flåde androg 866 kl., Odenses 525 kl., og i Århus var den 401 kl. Den største provinsflåde hørte hjemme i Dragør med 1.687 kl.²⁴ Man kan muligvis hævde, at Otte-rederiet med afsæt i vilkår, som fandtes i *privatiserede monopolbyer* og *netværksbyer*, havde tilført Ekernførde elementer hentet fra den *åbne konkurrenceby*.

Fabriksejere

Søfart og handel var indbringende og gav F.W.O. en fremtrædende position i hjembyen. Det blev baggrunden for, at han og brødrene også slog sig op som ”industrirentreprenører”. Mange økonomer i samtiden mente, at ”fabrikker” og manufakturer kunne spare landet for import og beskæftige arbejdsløse i underklassen, og forsøg i denne retning var velsete i centraladministrationen. Tankegangen nåede til en kreds af adelige og borgerlige kapitalejere i hertugdømmernes regeringsby, Slesvig, med kontakt til statsadministrationen på Gottorp Slot. Det var folk med kontakt til J.H.E. Bernstorff, Danmarks førsteminister og chef for Tyske Kancelli og Kommercekollegiet i København. Til investorerne hørte F.W.O.s ældre bror Georg Christian, som siden 1735 var borgmester i Slesvig, og begge hans brødre. I 1755 opnåede disse adelige og borgerlige investorer

²² Henningsen 1985, s. 319.

²³ Henningsen 1985, s. 91.

²⁴ Henningsen 1985, s. 140f.

i Slesvig at få statsligt privilegium til at oprette en fajancefabrik. I 1756 engagerede samme kreds sig i oprettelse af en kniplingstrådfabrik og en kammerdugsfabrik.

Snart tårnede vanskeligheder sig imidlertid op, og det blev anledning til indgående forhandlinger mellem Bernstorff som ”erhvervsminister” og de eneste virkelig kapitalstærke i investorkredsen, Otte-familien. Ministeren havde lagt mærke til Otte-familiens succes som skibsredere, deres ”gode indsigt og ivrige bestræbelse for alt ... som tjener landets bedste”. Ministeren så gerne, at familien var med til at sikre industriprojekternes overlevelse. Ministeren lovede derfor gode privilegier, og det lykkedes at få den kapitalstærke Otte-familie til at overtage eneansvaret for kammerdugs- og trådfabrikken. Konstruktionen kunne gavne begge parter. Ministeren benyttede de private kapitalejere til at sikre driften af virksomheder, som staten gerne så opretholdt, og kapitalejerne erhvervede sig til gengæld velvilje og bevågenhed hos ministeren.

Slesvig-virksomhederne begyndte som interessentskaber med flere involverede, og det svarede ikke til den udvikling, vi har set i Otte-rederiet frem mod et enkeltmandsrederi. F.W.O. slog da også ind på en anden vej. I 1759 afhændede Otte-brødrene deres del af fajancefabrikken, og samme år udtænkte F.W. og broderen J.N. Otte en plan om selv at starte deres egen uldmanufaktur på familiegodset Bienebek. Her havde de ledige lokaler, der var skattefrihed, og medarbejderne var ikke underlagt lavstvang. Der blev indsendt ansøgning om privilegium, og staten var lydhør, for ”Otte kan underholde det”, lød vurderingen. Med løfte om toldfrihed og en årlig ”don gratuit” begyndte en vævemester fra Göttingen sammen med vævere sydfra arbejdet på ni vævestole på Ottes gods Bienebek.²⁵

Det varede et års tid, så valgte F.W.O. – ”til fremme og bedste for vor kære fødeby Ekernførde” og ”for bedre at kunne drive sagen, samt til lettelse og bekvemmelighed for arbejderne” – at flytte anlægget til Ekernførde og dér at foretage en betydelig udvidelse. Bystyret – F.W.O. var jo stadig borgmester – stillede et stort grundstykke til rådighed og lovede frihed for kommuneskatter og indkvartering og fritog de beskæftigede

25 Henningsen 1985, s. 191.

for at tage borgerskab. I 1762 blev der bygget en stor fabriksbygning, i 1764 omfattede uldmanufakturen i Ekernefærde i alt syv bygninger med 80 beskæftigede i farveriet og ved 32 væve. Uden for byen var der 159 spindere sysselsat med at fremstille tråd til væverne.

Noget tilsvarende skete med engagementet i fajanceproduktion. I 1759 blev der indrettet en fajancefabrik på J.N. Ottes gods Krieseby. Igen blev der skaffet privilegier med Bernstorffs støtte, og den nye fabrik opnåede mange anerkendende vurderinger. I 1765 blev ovnene forbedret, men nu overtog den energiske skibsreder føringen, og også denne fabrik blev flyttet til Ekernefærde. Her blev der bygget stort, beskæftigelsen nåede op på 44 arbejdere, heriblandt den højt ansete fajancemester J.G.L. Buchwald, som frem til 1768 gjorde Ekernefærde-fajancerne kendte som kvalitetsprodukter.

Kapitalisten, bystyret og statsministeren

Fader og søn – Christian Otte og sønnen Friedrich Wilhelm Otte – skabte sig således gennem to generationer en meget synlig position i fødebyen Ekernefærde. De sørgede for, at deres virksomheder kunne udvikles selvstændigt, fri af snærende bånd. Ved F.W.O.s død i 1766 var rederiet i selveje og omfattede 23 skibe på 1.215 kl., langt over halvdelen af byens samlede tonnage. Op mod 200 søfolk fik deres brød ved skibene. Der var etableret fabrikker med op mod 100 mand i arbejde, og dertil var der kontakt til op mod 300 spindere i by og omegn. Rederen havde eget skibsværft i byen og på de private godser, der var to familiegodser, og store ejendomme i byen husede uldmanufakturen, fajancefabrikken og købmandshandelen. På F.W.O.s kontorer var seks-otte bogholdere, handelsbetjente og skrivere beskæftiget med koncernens mangesidede aktiviteter. F.W.O. var mere end en ”primus inter pares” i Ekernefærde. F.W.O. var ikke i første række del af en *privatiseret monopolby* eller en *netværksby*. Han ragede nærmest op alene i en *åben konkurrenceby*.

Det var lykkedes, ikke kun takket være suveræn udnyttelse af de økonomiske konjunkturer. Otte-virksomheden havde også sikret sig sin særstilling ved at benytte det administrative apparat, både det lokale og det centrale magtapparat.

Fra 1741 var F.W.O. som nævnt ”borgmester adjunctus” ved siden af den ordinære borgmester. Med bysekretæren, C.H. Jördening, samarbejdede han privat om skibsinvesteringer, og det er formentlig deres forretningsmæssige synspunkter, som mærkes i flere forslag fra bystyret. I 1748 foreslog magistraten f.eks., at der blev givet skatte- og afgiftsfordele og gratis byggegrunde til bemidlede fremmede, som ville anlægge ”profitabel handel og fabrikker” i byen. I 1750 lovede magistraten skattelettelser til fremmede lærredsvæveres etablering. F.W.O. foreslog indretning af en navigationsskole, forbedring af byens vandforsyning med rør fra kilder uden for byen, vandkummer og brolægning. I 1760 finansierede han hovedparten af en spadseresti og allé langs stranden. I kirken lod han indrette en prominent begravelse for familien Otte ”over jorden”, i 1760–62 betalte han for et nyt orgel med lukket kirkestol for familien og nyt stukloft i kirken.

Indflydelsen i bystyret blev sikret af en usædvanlig konstruktion godkendt af Tyske Kancelli i 1756: F.W.O. havde travlt i firmaet, og nu blev hans stilling som ”borgmester adjunctus” overdraget cand.jur. Thomas Heinrich Classen, som fik løfte om at få overladt borgmesterstillingen, når den gamle borgmester Thamm gik af. Selv blev F.W.O. forfremmet til ”consul honorarius” med ret og pligt til efter eget behov at deltage i byens anliggender, især kommercesagerne. Han skulle bistå byen ”i overensstemmelse med sin evne, snilde og erfaring”. Han skulle holdes underrettet ”om alle offentlige affærer og om alt, hvad han end måtte ønske at få viden om”. Tre uger efter trådte Thamm tilbage, og Classen blev eneborgmester. Lønnen betalte F.W.O. Efter F.W.O.s død ti år senere udtalte Classen, at det som borgmester havde været hans bestræbelse ”at opfylde denne af herværende kommune meget fortjente mands forventninger bedst muligt ...”.²⁶

F.W.O. bevarede således til sin død nærkontakten til og kontrollen over bystyret, og det gav formentlig konkret udbytte. Byen stillede f.eks. hus til rådighed for en spindeskole, som arbejdede for F.W.O.s uldmanufaktur, gav byggegrund til uldmanufacturen, fritagelse for skat og indkvartering og fritog tilflyttede medarbejdere for at tage borgerskab.

26 Henningsen 1985, s. 253f.

Endnu vigtigere for byens store mand var formentlig forbindelserne i centraladministrationen. F.W.O. var bevidst om værdien af sådanne kontakter. Ved årsskiftet 1749/50 sendte han en nytårshilsen til oversekretæren for Tyske Kancelli J.S. Schulin med ordene: ”In der einmahl für mich aufgefassten hochschätzenden Grace bitte mir dann auch in Zukunft keinen Abgang leiden zu lassen.”²⁷ Under efterfølgeren J.H.E. Bernstorff, som var både statsminister, oversekretær for Tyske Kancellis indenrigske og udenrigske afdeling og førstedeputeret i Kommercekollegiet, blev det til en ganske nær kontakt. Ministeren lagde mærke til rederiets fremgang og de usædvanlige fabriksinvesteringer. De lå helt i tråd med regeringens erhvervspolitik, og ministeren søgte at opmuntre F.W.O. bedst muligt. Som privatperson tegnede ministeren parter i nogle af F.W.O.s skibe.²⁸ Ministeren gav ”vor andern” F.W.O. informationer om udenrigspolitiske forhold af betydning for skibsfarten.²⁹ Således underrettede han på forhånd F.W.O., da der blev givet private redere tilladelse til at sejle til Guinea og Dansk Vestindien, inden forordningerne var udkommet.³⁰ Han bistod rederiet med insiderviden, da sejladsen på Middelhavet fra 1761 blev mere risikabel. I marts 1762, da F.W.O. indledte sine største fabriksanlæg, støttede ministeren F.W.O.s ansøgning med disse ord:

”Da man sich von der bekannten Betriebsamkeit und den guten Vermögens-
Umständen der Gebrüdere Otte zu Eckernförde und Crisebuy versprechen
kann, dass sie zum Besten des Landes etwas vollkommenes in Fabrique-Sachen
zum Stande bringen werden; so wird es sehr gerahten seyn, ihnen alles so leicht
als möglich, zu machen und sie durch Vorrechte und Freyheiten, so weit es nur
geschehen kann, aufzumuntern ...”

Fire år senere udtalte Bernstorff i samme ånd, at det var ham ”ein Vergnügen ... dem Ottenschen Hause, behuf Fortsetzung des bisher getriebenen wichtigen Handels, alle mögliche Erleichterungen zu verschaffen”.³¹ Ministeren gjorde sig ”det til en fornøjelse at skaffe

27 Henningsen 1985b, s. 298.

28 Henningsen 1985, s. 101 og s. 109.

29 Henningsen 1985, s. 100.

30 Henningsen 1985, s. 134.

31 Henningsen 1985b, s. 298.

huset Otte alle mulige lettelser til fortsættelse af dets hidtidige vigtige handelsvirksomhed, især da bevaringen af et så anset kontor er landet meget magtpåliggende”. ”Imidlertid takker og priser jeg Dem [F.W.O.] for det gode De gør, og jeg ønsker Dem af hjertet stor og varig lykke i Deres foretagender”, skrev han til F.W.O ved årsskiftet 1763/64.³²

Som udenrigsminister gjorde Bernstorff over flere år brug af rederkøbmandens netværk i Østersøområdet, da der blev brug for hemmeligt diplomati i den alvorlige udenrigspolitiske krise over for Rusland i 1761–63.³³ Det gav F.W.O. en begunstiget plads som klient af Bernstorff. F.W.O.s egne bekendte søgte at benytte hans adgang til ministeren. ”Ew. Wohlgeb. vielgeltender Credit bey dem Hofe versichert mich von Dero Vermögen”, skrev en bekendt, som ønskede Ottes hjælp på højeste sted. Købmanden kunne gå direkte til Bernstorff og bede om støtte. Det førte til en omfattende korrespondance direkte mellem rederkøbmanden og ministeren. Ministeren fremmede F.W.O.s andragender i sine egne kollegier og gav dem sin anbefaling, når sagsbehandlingen foregik i andre kollegier. Det var med til at hæve F.W.O. op over eliten i lokalsamfundet Ekernførde.

Matadoren og medborgerne

Søndag den 24. august 1766, efter fem ugers sygdom, døde den energiske reder, købmand, fabrikant, godsejer, kancelliråd og consul honorarius Friedrich Wilhelm Otte 52 år gammel. Magistraten havde jo været tæt på ham, og den fremhævede straks efter, at hans død var et vigtigt tab for byen. F.W.O. havde været en af kommunen meget fortjent mand, som havde sørget for gavnlige forbedringer af byens økonomiske og politimæssige forfatning, skrev borgmester Classen to år senere.³⁴ Både den kongelige statholder på Gottorp Slot og førsteminister J.H.E. Bernstorff i København vurderede ligeså.

I byen Ekernførde, i det brede borgerskabs talerør, deputeretkollegiet, kunne der imidlertid høres andre toner, og sådan havde det været gennem mange år. Otte-familiens succes havde som nævnt mødt kritik

³² Henningsen 1985, s. 225.

³³ Henningsen 1985, s. 264–279.

³⁴ Henningsen 1985, s. 257.

allerede i Christian Ottes tid, og den forsvandt ikke under den endnu mere succesrige søn. I 1757 blev sagt, at byen nok havde ry for sine skibe og en vis handel, men ”det er dog kancelliråd Otte, som ejer det lykkens gode at have den største andel deraf” [...] ”På grund af denne ene mand” var byen blevet belastet med et for stort skattebeløb. De deputerede fandt det urimeligt, at F.W.O. lod sine medarbejdere drive detailhandel, uden at han selv eller de betalte kræmmerkontribution. Det var ubillig konkurrence. F.W.O. replicerede:

”Vi har ikke aflagt ed på, at den ene ikke må stå i vejen for den anden hvad angår borgerlig næring. ... For mange har jeg alt for mange huse, for mange bygger jeg for mange skibe, for mange sælger jeg for meget træ osv. [...] Men en anden bebrejdelse, at jeg måske står i vejen for mange, plager mig slet ikke, da jeg af frygt for denne sladder allerede skulle tage langt mindre i ørerne, end jeg allerede har nu”.³⁵

Helt konkret kom der gnidninger, da de store fabrikker blev etableret og lagde beslag på ressourcer i byen. I 1761 stillede bykollegierne ganske vist en stor, gratis byggegrund til rådighed for uldmanufakturen, ydede frihed for skat og indkvartering, og ”fabrikanterne” skulle ikke tage borger-skab. Men efter nogle år blev der utilfredshed med farveriets forurening af den nærliggende Kakabillebæk.³⁶ Fajancefabrikken gav endnu større splid. Da F.W.O. i 1765 ønskede et større grundstykke, protesterede de deputerede. Hvor ”nyttig og sirlig foranstaltningen af fabriksvæsenet end måske kunne blive for vor fødeby efter en række år”, så var der dog allerede bevilget så store arealer og givet så mange lettelser, at det var ganske uansvarligt. Otte-brødrene burde ”ikke foretrække den lille blot ensidige nytte frem for den mere almene og større skade”, mente de deputerede. Men magistraten bøjede sig. Otte var jo consul honorarius! Et års tid efter blev kritikken af, at fabriksarbejderne var fritaget for lavsreglerne, dog bakket op. De skulle ikke have ret til skattefrit at drive borgerlig næring.³⁷

35 Henningsen 1985, s. 259.

36 Henningsen 1985, s. 192–195.

37 Henningsen 1985, s. 201.

Ekernførde og dens matadorer mellem bytypologierne

Friedrich Wilhelm Ottos død i 1766 blev en afslutning, både på familiens position i Ekernførde og for familiens virksomheder. Få år efter var alt fortid. Arvingerne videreførte ikke familietraditionen i Ekernførde. Datteren Margretha Dorothea var blevet gift med faderens partner, stor-købmand Niels Ryberg i København, og deres søn Johan Christian tog ikke handelstalerne i arv. F.W.O.s søn Christian Daniel gjorde købmandskarriere i København som Rybergs kompagnon.³⁸ Hans bror, Hinrich Carl, blev embedsmand i Slesvig. I 1771 var rederiet opløst, gods og aktieposter blev afhændet, og fabrikkerne var der ikke forretningsmæssig basis for. Efter nogle år var alt atter ved det gamle i Ekernførde. ”Alle disse Fabriker gik overstyr ved hans Død”, skrev Pontoppidan i *Den danske Atlas* i 1781.³⁹

Otte-historien kan betegnes som et særtilfælde i de slesvigske byer, også selvom dybere og tværgående analyser af byeliternes strukturer og sammenhænge og af de lokale magtforhold savnes.

I 1700-årene var ingen af købstæderne i Slesvig direkte præget af hverken *kirke* eller *adel*. Kun regeringsbyen Slesvig havde et stort indslag af adel og embedsmænd. Byerne kan heller ikke rubriceres som *statsstyrede byer*, selvom voksende statsstyring var et grundtræk i tiden. Ofte var et større eller mindre antal familier prægende for de lokale forhold. Kontrollen fra statsmagten var stigende gennem århundredet, såvel hvad angår valg til de lokale råd som regulering af byøkonomi, handel og håndværk. Men der eksisterede stadig elementer af lokal indflydelse, hvor lokale købmandseliter og førende håndværkerfamilier prægede de kommunale magtstrukturer.

Bedst undersøgt er forholdene i storbyen Flensborg. Her kan påvises sociale netværk og familieforbindelser, som sikrede indflydelse til skiftende netværk af købmandsfamilier. I perioder havde byen oplevet stærk tilvandring fra eliter i udlandet, og nye indflydelsesrige familier havde skaffet sig position i kredsen af gamle familier. Der var også konstant

38 Rasch 1964, s. 341 og s. 368.

39 Henningsen 1985, s. 301–306; Pontoppidan 1781, s. 747.

tilvandring fra det omgivende hertugdømme, og nye folk fandt plads i en inderkreds af vigtige familier. Hertil kom tætte bånd til de øvrige byer og udbredt indgifte mellem førende familier i Flensborg og nabobyerne. Sådanne erhvervs- og familiekontakter rakte langt ud, ikke mindst til flere norske byer og til København.⁴⁰ Flensborg kan siges at have rummet træk af både en *netværksby* og en *privatiseret monopolby*.

Ekernførde og Otte-historien er et særtilfælde. De to succesrige generationer havde ikke afsæt i gamle familiebånd og netværk i selve byen, og her skabte de ikke familierelationer. Under deres opstigen søgte de snarere kontakt til embedsmands- og godsejerkredse i Slesvig og Holsten. Uden at have en gammel base skabte de sig gennem to generationer en markant selvstændig position i byens økonomi og styre, og familien distancerede sig fra byens gamle eliter. Man kunne fristes til at kalde dem "nouveau riches". I relation til Otte-familiens korte historie er det berettiget at knytte termen *åben konkurrenceby* til byen Ekernførde.

Særligt markant er Otte-familiens kontakt til det statslige apparat. Familiens position blev fremmet og understøttet af statens myndigheder. Succesen som forretningsfolk indbragte velvilje på det højeste regeringsniveau. Statsstyret erkendte, at dets erhvervsdrømme kun havde en chance for at blive til virkelighed, når dygtige erhvervsfolk ofrede sig for programmet. Kun hvis ressourcestærke forretningsfolk med egne midler hjalp til, kunne erhvervsprogrammet lykkes. Derfor gav staten sin støtte til ønsker fra aktørerne, f.eks. om privilegier og en fremtrædende position i lokalstyret. Det var en win-win-situation med udbytte for begge parter.

Litteratur

Beiträge (1967): *Beiträge zur historischen Statistik Schleswig-Holsteins*. Kiel:

Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein.

Bull, I. (1998): *De trondhjemske handelshusene på 1700-tallet Slekt, hushold og forretning*. Trondheim: Historisk Institutt, Nr. 26.

Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt (1966): Flensburg; Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. Nr. 17.

⁴⁰ Flensburg Geschichte einer Grenzstadt 1966, s. 94–234; Kraack 1977, s. 11–49. Se også Ida Bull 1998.

- Hansen, J. F. (1770): *Vollständigere Staatsbeschreibung des Herzogthums Schleswig, Flensburg*.
- Henningsen, L. N. (1985): *Provinsmatadorer fra 1700-årene. Reder-, købmands- og fabrikantfamilien Otte i Ekernfærde i økonomi og politik 1700–1770*, Flensburg/København: Studiefædelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig/Rosenkilde og Bagger.
- Henningsen, L. N. (1985): «J.H.E. Bernstorff som patron», i *Festskrift til Troels Dahlerup*, Århus, s. 295–305.
- Henningsen, L. N. (1991): «Slesvigs og Holstens administration», i E. Alstrup & P. E. Olsen (red.), *Dansk kulturhistorisk Opslagsværk*, Dansk historisk Fællesforening, s. 808–812.
- Henningsen, L. N. (2006): «Byerne i Slesvig ca. 1700–1830», i *Sønderjyske Årbøger 2006*, s. 37–66.
- Henningsen, L. N. (2008a): «The towns of the duchy of Schleswig, ca. 1700–1850 – a regional variant of Danish market town history», i S. Bitsch Christensen & J. Mikkelsen (red.), *Danish towns during absolutism. Urbanisation and urban life 1660–1848*, Aarhus: Danish Urban Studies 4, s. 153–182.
- Henningsen, L. N., (2008b): «Mønsterregion i det danske monarki 1721–1814», i *Sønderjyllands Historie I. Indtil 1815*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, s. 333–468.
- Kraack, G. (1977): *Die Flensburger Geburtsbriefe. Auswanderung aus Flensburg 1550–1750*, Flensburg: Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. Nr. 26.
- Niemann, A. (1799): *Handbuch der schleswig-holsteinischen Landeskunde*. Schleswig.
- Pontoppidan, E. (1781): *Den Danske Atlas eller Kongeriget Dannemark ...* bd. VII, København 1781/1971.
- Pust, D. (1975): *Politische Sozialgeschichte der Stadt Flensburg. Untersuchungen zur politischen Führungsschicht Flensburgs im 18. und 19. Jahrhundert*, Flensburg: Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. Nr. 23.
- Rasch, A. (1964): *Niels Ryberg 1725–1804. Fra bondedreng til handelsfyrste*, Aarhus: Jysk Selskab for Historie, Sprog og litteratur 12.