

Et slesvigsk handelshus i det 18. århundrede

af Hans Chr. Johansen

Artiklen gengiver nogle hovedpunkter fra første officielle opponents indlæg ved forsvaret af Lars N. Henningsens afhandling: »Provinsmatadorer fra 1700-årene« for den filosofiske doktorgrad ved Odense Universitet.

Afhandlingen indeholder en undersøgelse af forholdene i et købmands- og rederifirma i Eckernförde gennem to generationer og dækker årene 1700 til 1770.

Umiddelbart kan dette emnevalg virke noget specielt, men undersøgelsen viser, at der er tale om et handelshus, som har indtaget en ret enestående position i sin samtid, idet der kun i København og muligvis i Norge har eksisteret firmaer med en tilsvarende omsætning og et lige så stort geografisk arbejdsområde. Slægten Otte indskrænkede heller ikke sin virksomhed til traditionel handel og skibsfart, men tog tillige del i mange andre sider af den økonomiske udvikling, herunder periodens merkantilstiske forsøg på at etablere en hjemlig industri, og i sociale foranstaltninger. Det påvises ligeledes, at den var engageret i det samtidige udenrigspolitiske spil omkring forviklingerne med Rusland i 1762.

Af betydning for vurderingen af afhandlingens relevans er det også, at mens der findes en del historiske værker om det 18. århundredes store københavnske handelshuse og om de øktrojerede handelskompagnier, er litteraturen om købmandshusene i provinsen langt mere sparsom. Afhandlingens emne er derfor velvalgt.

Det har imidlertid ikke været let for forfatteren at finde materiale til en helhedsvurdering af firmaets historie. Det enkleste ville naturligvis have været, hvis handelshuset Otte havde efterladt sig et arkiv bestående af de regnskabsbøger og den korrespondance, som opstod i løbet af de ca. 70 år, som skildres i bogen. Så heldig har Lars Henningsen imidlertid ikke været. Alt dette materiale er for længst borte. Men forfatteren er ikke for ingenting arkivar. Han er i stedet gået i gang med at støvsuge danske og tyske arkiver for oplysninger om handelshuset, og resultatet er blevet et ganske stort materiale, der bl.a. siger noget om de offentlige myndigheder, som Otterne havde kontakt med, om deres skibes sejlruiter og om køb

og salg af fast ejendom. Det er dette omfattende arkivmateriale, der er grundlaget for bogen.

Der melder sig nu det centrale spørgsmål, om en sådan indirekte måde at rekonstruere handelshusets virksomhed på yder lige stor retfærdighed over for alle typer af transaktioner, med andre ord, om man får et afbalanceret billede af, hvad der er foregået i kontorerne i ejendommen mellem Kirkepladsen og Langebrogade i Eckernförde.

Prøver man at sammenligne med, hvad der var typisk for et handelshus i det 18. århundrede, sådan som det findes belyst i mange monografier af f.eks. svenske, hollandske, tyske og franske huse, hvor virksomhedsarkiverne er bevaret, kommer man frem til, at rederivirksomhed, transithandel, fabriksdrift og godsbesiddelse vejer relativt tungt i fremstillingen af Otternes aktiviteter, mens til gengæld handel med befolkningen i byen og dens opland indtager en sparsom plads. Det sidstnævnte gælder også om betalings- og kreditforhold, som normalt har spillet en væsentlig rolle i det 18. århundredes handelshuse.

Til en vis grad afspejler denne fordeling nok Otternes særpræg, men det er dog sandsynligt, at den lokale handel har spillet en større rolle end den, der kommer frem i bogen. Hvad skulle man f.eks. med de store lagerbygninger i Eckernförde, hvis man var gået næsten helt over til transithandel mellem fremmede havne? Der kan her være tale om, at kilder til at beskrive indenrigshandel findes mere sporadisk i de offentlige arkiver end for udenrigshandel.

Skibsbyggeriet synes også at få en for beskeden plads i forhold til, hvad det økonomisk har betydet for handelshuset. Det kan på samme måde hænge sammen med, at kildegrundlaget for denne del af aktiviteterne primært er bilbrevenes oplysninger om de færdiggjorte skibe, mens der ikke er bevaret materiale, der mere direkte kan give indtryk af værfternes størrelse, beskæftigelse og råvareforbrug.

I behandlingen af de enkelte aktivitetsområder indtager skibsfart og varehandel den vægtigste plads. Fremstillingen i denne del er overvejende kronologisk opbygget og følger primært konjunkturudviklingen og de ydre vilkår for søfarten i almindelighed med højdepunkter under neutralitetsperioderne i årene 1709-13/14 og 1755/56-59/60. Det vises dog også, at Otte-rederiet klarede sig relativt godt i nedgangsperioderne, og at det, efter inkorporeringen af den gottorpske del af Slesvig i den kongelige del, som følge af hovedstadens mange privilegier i højere grad end de fleste andre redere slog sig på ren fragtfart, efterhånden til fjernere og fjernere europæiske havne.

Højdepunktet nås under den yngre generation med Frederik Wilhelm

Otte som den dynamiske leder med en velindarbejdet fragtfart på Portugal og i de bedste år også skibe i fart i Middelhavet. Samtidig udvikles ejendomsformen fra et traditionelt lokalt partrederi til en mere moderne form for et enkeltmandsrederi.

Kildegrundlaget for sejladsmønstrene er bl.a. søpasprotokoller, øresundstoldregnskaber, strømtooldregnskaber indtil århundredets midte og konsulatsrapporter suppleret med mere spredte oplysninger fra lokale havnemyndigheder. Om det omfattende kendskab, man ad den vej kan få til hvert enkelt skibs bevægelser, vidner et stort bilagsmateriale, der er aftrykt i bogen. Man kunne ud fra dette igen stille spørgsmålet, om metoden dækker alle former for sejlads lige godt. For årene fra ca. 1750 til 1766, hvor aktiviteterne kulminerer, er det utvivlsomt langdistanceruterne, vi får bedst kendskab til i de benyttede kilder, og det kan ikke udelukkes, at rederiet også har deltaget i anden sejlads i højere grad, end det kommer frem i bogen. Man kan således pege på de omfattende transporter af brænde fra Slesvigs østkyst til København og af korn til Norge som muligt supplerende fragtruter.

Kapitlerne om skibsfarten omfatter i øvrigt en gennemgang af de mere tekniske sider af et rederis organisation og oplysninger om rekrutteringen af søfolk til skibene¹.

Det næstvigtigste aktivitetsområde for handelshuset var fabriksdrift.

Ottefamilien tog kraftigt del i den ældre Bernstorffs manufakturpolitik i perioden fra 1753 til 1767. De blev interessenter i eller eneejere af et par fajancefabrikker, en mel- og stivelsesfabrik og af flere tekstilfabrikker, hvoraf den største, et uldmanufaktur i Eckernförde nåede op på at beskæftige flere hundrede mennesker. Men som det var tilfældet for så mange andre af Bernstorff-periodens foretagender, fik Otte-manufakturerne en relativt kort levetid, og de kom til at lægge beslag på en stor del af ejernes formue.

Forfatterens vurdering af Otte-familiens motiver til at gå ind på manufakturdrift er noget vanskelig at få styr på. Der omtales i afhandlingen mindst tre forskellige typer af motiver, som ikke rimer for godt indbyrdes.

For det første finder man en forklaring, der lyder på, at oprettelse af manufakturer blev opfattet som en sund kapitalanbringelse, som kunne give nye fortjenstmuligheder. Det hedder f.eks. side 231: »De var kapitalister, som alene, i tillid til den forventede lønsomhed, satte værket i gang, skaffede arbejdskraft, redskaber og bygninger«, side 228: »De

1. Ved forsvarshandlingen blev søfartsafsnittene mere indgående behandlet af anden officielle opponent, dr. phil. Anders Monrad Møller.

gjorde det med stor energi, og i største stil«, side 181: »Familien Otte troede åbenbart på sagen«, side 221: »Købmanden har nok optimistisk troet, at gav driften ikke overskud i år, ville det nok ske næste år«, eller side 309, at de investerede, »formentlig fordi de troede, at den investerede kapital før eller siden ville forrente sig«.

For det andet er der en forklaring, som man kunne kalde en »laden sig rive med af, hvad der var oppe i samtiden«, men som var uden bund i virkeligheden, altså en letsindighed fra Otternes side. Det hedder f.eks. på side 172: »Den almindelige 'tidsånds' tro på fordelene ved fabriksdrift har heller ikke ladet købmanden upåvirket«, eller s. 223: »Den rige købmands- og rederfamilie var lokket frem som pionerer på industrialiseringens vej«.

For det tredje har man endelig en forklaring, der går ud på, at engagementerne var et led i en art byttehandel med staten. Hvis man investerede i fabrikker, blev man gode venner med Bernstorff og andre embedsmænd, og det kunne så udnyttes til familiens fordel på andre områder. Det hedder f.eks. s. 185: »Der er næppe tvivl om, at Eckernförde-brødrene følte sig presset i denne sag ... Fabriksherrerne benyttede Bernstorff, og denne benyttede fabriksherrerne«, eller side 310: »Viden om, hvad der var velset i København, kan bevidst eller ubevidst, have fået investorerne i Eckernförde til at fortsætte spillet længere end regnskaberne anbefalede. De skabte sig good-will på højeste sted gennem deres erhvervsiver«.

Hvilken er disse forklaringer må nu anses for at stemme bedst overens med det billede, som man i øvrigt får af Otte-familien? Det er næppe sandsynligt, at en mand, der ellers karakteriseres som villig til at bruge næsten alle kneb for at tjene penge, ville lade sig rive med af tidsånden. Det samme kan desuden siges om en lang række andre af både det danske riges og mange andre landes ypperste erhvervsudøvere, der ligeledes indlod sig på manufakturdrift uden større held.

Med hensyn til den tredje forklaring kan man spørge, om byttehandelen var en god forretning. Fik Otterne noget ud af Bernstorffs velvilje, som stod i et rimeligt forhold til de tabte summer på fabriksdriften. Det kan vel ikke være i form af privilegierne og undersøttelserne til fabrikkerne, for havde de ikke fået dem, havde de jo heller ikke investeret og derved tilsyneladende tabt så mange penge, og det siges direkte på side 210, at »set som helhed betød statsstøtte ikke meget i brødrene Ottes samlede investeringer«. Det kan formodentlig heller ikke have været for at få fordele for deres skibe. Der havde de næppe noget fortrin i forhold til en række andre redere, som ikke påtog sig fabriksdrift, men alligevel nød godt af statens velvilje.

Hvilken forklaring er så den rimeligste? Den, der rimer bedst med det billede, vi får af Eckernförde-købmændene, er formodentlig, at de mennesker, der investerede i fabriksdrift i samtiden, troede, at der var penge at tjene, og at de gjorde det ud fra seriøse økonomiske overvejelser, der fik dem til at mene, at der med de omkostninger og afsætningsmuligheder, som de havde kendskab til, var tale om profitable investeringer.

Det ses da også, at da den udfarende kraft, Frederik Wilhelm Otte, dør i 1766, overtager broderen Johan Nicolaus fabrikkerne og foretager betydelige nyinvesteringer², og endnu så sent som i 1774 søger han om offentlig hjælp på 2.000 rdl. for at udvide produktionen³. Han har derfor næppe været så opgivende over for manufakturideerne, som bogen giver indtryk af (s. 221).

Det er fristende at opstille det hypotetiske spørgsmål: Hvad ville Frederik Wilhelm Otte have svaret, hvis man i hans sidste år havde forhørt sig om, hvorvidt fabrikkerne havde været en god forretning for ham. I afhandlingen møder vi kun i et tilfælde et direkte udsagn, der tyder på, at han ikke var tilfreds med resultatet. Det er på side 221, hvor det hedder i et brev fra januar 1766, at brødrene Otte har »underholdt denne fabrik (uldmanufaktur) med stor skade for sig selv«. Men i hvilken sammenhæng er dette udsagn fremkommet? Det er en sætning i en indberetning, som er sendt til kommercekollegiet for at få frigivet en understøttelse til fabrikkerne. Vil det der ikke være naturligt ved en sådan lejlighed at gøre opmærksom på, at man har problemer. Sammenhængen lyder således i kollegiereferentens gengivelse: »Sie (Otterne) melden dabei, dass sie diese Fabrique bis dato mit Ihren grossen Schaden unterhalten hätten. Die Wolle sei allenthalben teuer, die Färbwaaren wären aller Arten bis aufs Duplum in Preise gestiegen. Sie hätten, aller angewandten Mühe ungeachtet, keinen geschickten Appreteur für ein billiges Gehalt finden können etc.«⁴. Bliver det ikke let sådan, at netop indberetningerne og ansøgningerne til staten, som udgør de væsentlige kilder for fremstillingen, kommer til at fremstille fabriksdriften i et lidt for mørkt lys. Den korte skrivelse, som citatet er hentet fra, bruges således omkring ti gange i teksten at dømme efter kildehenvisningerne.

Lad os imidlertid antage, at fabriksdrift normalt var en dårlig forretning i det 18. århundrede.

2. Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 10, 603: Ottische Fajancefabrik und andere Fabriken.

3. Nicolai Haase: Das Aufkommen des gewerblichen Grossbetriebes in Schleswig-Holstein, 1925, s. 37.

4. Rigsarkivet, kommercekollegiet, tyske sekretariat, journaler, 1766, sag nr. 17.

Hvordan kan det så være, at samtidens folk kunne ramme så meget ved siden af i deres beregninger? Egentlig burde det måske ikke undre os så meget i dag, når vi har set, hvor vanskeligt, det er at få sat en industrialisering i gang i mange u-lande på trods af stor teknisk bistand og på trods af store understøttelser fra industrilandenenes u-lands bistand, men man kan også forsøge at trænge lidt nærmere ned i de samtidige driftsherrers forudsætninger.

Hvordan de har kalkuleret ved man ikke i detaljer, men det er muligt, at der kan drages en parallel fra en anden type forretning, som samtidens investorer også gik ind i og tabte penge på, nemlig de oktrojerede kompagnier (bortset fra det asiatiske). Hvorfor gik de fallit? Det gjorde de formentlig primært, fordi man i datidens bogholderiteknik ikke kendte til begrebet »afskrivninger«. Anlægskapitalen står i regnskaberne fra år til år med samme statusværdi eller øges med værdien af nyanskaffelser af langvarige driftsmidler. Det vil i princippet sige, at det man regner som udgifter ved produktionen, alene er udgifterne til arbejds løn og den løse udrustning af skibene. Et lignende fænomen kan man finde i de bevarede regnskaber fra de største københavnske tekstilmanufakturer fra slutningen af 1700-tallet, som det heller ikke gik for godt. Her indgår som udgifter stort set kun arbejds løn og råvarer.

Resultatet er, at man udmærket kan finde eksempler på, at den såkaldte »Gewinn- und Verlustkonto« viser overskud i år, hvor man efter moderne regnskabsprincipper ville sige, at udviklingen havde været særdeles ugunstig. Har man på forhånd regnet med, at en forretning var profitabel, såfremt blot disse løbende poster blev dækket, fordi man var vant til dette i købmandshandel, kan man udmærket have gjort sig nogle forhåndsforestillinger, som gjorde det fordelagtigt at påbegynde manufakturvirksomhed. Man har så egentlig ikke handlet uforsvarligt, men tidens regnskabsmæssige kunnen har blot ikke været tilstrækkelig god til, at man kunne træffe fornuftige beslutninger om produktionsvirksomhed, og det måtte ramme særligt hårdt, når man valgte en så kapitalintensiv produktionsform, som Otterne gjorde ved deres uldmanufaktur.

Afhandlingen tager med udgangspunkt i Otternes virksomhed også mere generelt stilling til den danske manufakturpolitik under den ældre Bernstorffs ledelse. Hovedsynspunktet følger den traditionelle opfattelse. Det var usundt, hvad der blev sat i gang – her bruges som eksempel virksomhederne i Slesvig by. Danmark duede ikke til industri, og hele politikken får den samme hårde medfart, som man kan finde f.eks. i »Industriens Historie i Danmark«⁵. Kun på et punkt vil forfatteren ud fra

5. Bd. II, s. 111-23.

sine undersøgelser føje noget nyt til. Han finder nemlig (s. 225-28), at Otte-fabrikkerne var et eksempel på, at Bernstorff førte en omhyggelig og ressourcebevidst statslig erhvervs politik, idet han gik ind for en »privatisering«, hvorved han ganske snedigt fik lokket Eckernförde-købmændene til at påtage sig de økonomiske byrder ved manufakturanlæggene.

Denne vurdering af den merkantilistiske manufakturpolitik er et klart udtryk for en liberalistisk holdning til, hvorledes et land kommer i gang med at blive industrialiseret, men det ville have været ønskeligt med en noget mere nuanceret holdning i en afhandling forfattet i 1980'erne, hvor der på internationalt plan findes en meget righoldig litteratur om tidlig industrialisering. I det seneste danske oversigtsværk på området – Ole Feldbæks bind i Gyldendals Danmarkshistorie⁶ – finder man da også en noget mildere dom over den merkantilistiske industripolitik.

Derefter kan der være grund til at se lidt nærmere på finansieringsforhold og generationsskifter i firmaet. Hovedtankegangen i afhandlingen er her, at firmaet kun var levedygtigt gennem to generationer. Det blev ramt af, hvad nogle business historians har kaldt »Buddenbrook-effekten« – dvs., at der ikke var en dygtig tredje generation, der kunne fortsætte i fædrenes fodspor. Når man skal bedømme, om dette er rigtigt i Otternes tilfælde, kan der være grund til at se på, hvordan datidens handelsvirksomheder var bygget op. Det skete som regel gennem interessentskaber, hvor to eller tre kompagnoner slog sig sammen. Disse firmaer havde kun en vis levetid, og kapitalen skiftede så til nye konstellationer. Fra København kender vi firmaet som Ryberg og Thygesen eller van Hemert, Fabritius og Weber. I London Wolff og Dorville, i Paris Tourton og Ravel etc. Ofte er interessentskabet blot kendetegnet ved et »og Co.«, og man træffer også hyppigt tilfælde, hvor det er flere familiemedlemmer, der er gået sammen og har dannet interessentskabet.

Kapitalen var således meget mobil, og man kan derfor spørge, om den otteske kapital stort set blot gik op i enkens forbrug efter anden generations død, eller om de beløb, som arves længere ud i familien både efter første og anden generation ikke fører købmandstraditionen videre, og om der endda ikke har været et bevidst forsøg på at give tredje generation en uddannelse, der kunne skabe kontinuitet.

De anvendte kilder giver mulighed for at se på en stor del af opgøret omkring det første generationsskifte. Det er omtalt på side 74. Her er der klart tale om en videreførelse. Ser man på slægtstavlen side 60-61, gælder det, at tre af de fire sønner fortsætter inden for familiefirmaet. Problemet er imidlertid, hvad der sker efter Frederik Wilhelm Ottes død i 1766.

6. Ole Feldbæk: Danmarks Historie, bind 4: Tiden 1730-1814, 1982, se især side 204-05.

På den ene side tales der om, at rederiet blev opløst (s. 301 og 311). På den anden side fremgår det flere steder, at der er en række aktiviteter, der foretages af den næste generation, enten i Eckernförde eller andetsteds. Mon ikke en del af disse aktiviteter er udtryk for, at den otteske kapital har levet videre?

At der har været et generationsskifteproblem er for så vidt ikke så mærkeligt, idet den ældste søn kun var ni år gammel, da faderen døde, men meget tyder på, at det har været ønskeligt, at firmaet blev ført videre. Af Frederik Wilhelms brødre var Daniel død et par år tidligere, og det måtte derfor blive Johann Nicolaus, der i første omgang måtte stå som en overgangsfigur. Han blev en af boets bestyrere og synes navnlig at have taget sig af fabrikssiden, som han i forvejen var finansielt engageret i.

På længere sigt måtte det imidlertid være ønskeligt at engagere den næste generation i handelen, og det synes, som om man i familien hurtigt er gået i gang med en egentlig »uddannelsespolitik« over for de unge.

Dette vil fremgå af de følgende eksempler:

Det første er Frederik Wilhelms søn Chr. Daniel. Om ham vides det, at han omkring midten af 1780'erne – altså i en alder af nogle og tyve år – var »associé«, dvs. kompagnon i et kendt handelshus i Bordeaux, at han i 1789 indgik som kompagnon med sin svoger Niels Ryberg i et af Københavns største handelshuse og i 1790 blev gift med en datter af købmanden Peter Appleby, en anden københavnsk kapitalist. Det er vel utænkeligt, at den unge Otte allerede i 30-års-alderen kunne have opnået en sådan position, med mindre han var formuende, og Aage Rasch skriver da også, om end uden kildehenvisninger, at »det ikke er usandsynligt, at han har bragt en del kapital med sig« ind i det Rybergske firma⁷. Modsat siger Lars Henningsen – ligeledes uden kildeangivelse – på side 298, at »nogen større materiel kapital har han næppe bragt med sig til svogerens forretning«. Hvad er belægget for denne udtalelse? Kan han ikke godt have fået udbetalt en ganske stor arvepart fra faderens bo? Arvebeløbet på 10.000 rdl. nævnt på side 306 gælder kun den mødrene arv. Selv om der eventuelt skulle være disponeret over en del penge til anden side efter faderens død, ville der stadig blive en del tilbage til arvingerne, hvorad enken kun har haft krav på det halve, og døtrene har kun skullet have halv andel i forhold til sønnerne. Det er vanskeligt at vurdere, hvor meget, der er blevet til, men der var i hvert fald endnu i 1780'erne betydelige midler hos familien. Det viser skatteansættelsen til den ekstraordinære skat i 1789. I Eckernförde var Frederik Wilhelms enke da den tredjestørste skatteyder,

7. Aage Rasch: Niels Ryberg 1725-1804, 1964, s. 86.

og også en hjemmeboende ugift datter er pålignet et betydeligt skattebeløb⁸.

Den næste person, der har interesse i denne sammenhæng, er Frederiks Wilhelms søstersøn Christian Bruyn, gift med en kusine, altså endnu en af Otte-slægten. Han var 32 år gammel ved Frederik Wilhelms død og dermed en af de ældste i næste generation, og det er da også ham, der direkte gik ind i firmaet og førte det videre, men det omtales kun ganske kort i bogen på side 302. Det siges dog, at han på kort tid kunne foretage store afbetalinger på, hvad overtagelsen kostede, og at han derefter fortsatte købmandshuset i de vante baner. Direkte nævnes kun, at han drev handel og skibsbyggeri. Man kunne så spørge, om firmaet derved ikke fortsatte?

Men hvad ved man egentlig om denne Chr. Bruyn, hvis navn dukker op adskillige gange i kilderne til 1780ernes og 1790ernes økonomiske historie.

Han er som nævnt i bogen på s. 105 fra omkring 1770 en af de store værftsejere i Eckernförde, og i hvert fald i 1780erne beholdt han en del af skibene til eget brug. At de ikke blot skulle sejle i dansk indenrigssejlad, kan man formodentlig allerede se af deres navne. De bliver f.eks. døbt »The Faithfulness«, »Les Frères« og »La Modestie«⁹. Men det kan også ses direkte. I tabel 1 er rekonstrueret nogle af sejladserne for et enkelt af hans skibe. Det ses af denne, at Middelhavssejladsen, som havde været Frederik Wilhelms store aktiv, også optages af Bruyn, om end i mere beskedent omfang. Det andet interesseområde for Bruyns handel, der fremgår af tabellens rutemønster, hænger sammen med hans dyrkelse af statslige bekendtskaber, hvor han også gik i onklens fodspor.

Han blev en af de største aktionærer i det såkaldte Handels- og Kanal-kompagni, der blev oprettet i 1782, idet han købte 83 aktier af 100 rdl. stykket – Ryberg købte en post af omtrent samme størrelse¹⁰. Men mens aktiespekulationen var en dårlig forretning, fik Bruyn mere direkte fordele ud af sin interesse i kompagniet, idet han blev udnævnt til medlem af kompagniets administration i Altona og til at repræsentere kompagniet i Rendsburg, og det var så stor en opgave, at han måtte opgive sit tillids-hverv som regnskabsfører for skibsbroen i Eckernförde¹¹. Dertil kom så, at hans skibsværft fik ordrene på at bygge flere af kompagniets skibe, hvoraf et ligefrem fik navnet Eckernförde, og det er sikkert heller ikke

8. Stadtarchiv Eckernförde, V B 10, Nahrungssteuer 1789.

9. Stadtarchiv Eckernförde, VI C 5, Bielbriefe.

10. Rigsarkivet, finanskollegiet, Schimmelmanske papirer vedk. kanalkompagniet.

11. Stadtarchiv Eckernförde, VI D 24, Schiffbrücke – Rigsarkivet, kommercekollegiet, tyske kontor, journalsager, 856, 1785, sag nr. 109.

nogen tilfældighed, at det var et af Bruyns skibe, der var det første, der sejlede ind gennem den nyåbnede slesvig-holstenske kanal i efteråret 1784.

Om hans midler vidner også, at han i 1787 købte godset Schinckel syd for Eckernförde i Gettorf sogn.

Tabel 1: Eksempler på sejlads 1784-88 med agent Bruyns skib »Les Frères« af Eckernförde på 69 kommercelæster, bygget 1784 af skibstømmermester Bothmann på Bruyns værftsområde. Skibet førtes af kaptajn Peter Mich. Boysen, sen.

1784:	
oktober	Eckernförde-Rendsburg
oktober	Holtenau-Eckernförde
1785:	
maj	Eckernförde-Rendsburg
maj	Rendsburg-Eckernförde
august	Memel-Malaga
1786:	
juli	La Rochelle-København
juli	København-Eckernförde
september	København-Rendsburg
1787:	
juli	Rendsburg-Eckernförde
september	Eckernförde-Kluvensiek
november	Holtenau-Cadiz
1788:	
maj	Sevilla-St. Petersburg
november	St. Petersburg-Livorno

Kilder: Stadtarchiv Eckernförde, VI C 5, Bielbriefe – Schleswig-Holsteinische Provinzial-Berichte (gennemsejlingslister for den slesvig-holstenske kanal) – Rigsarkivet, Øresundstoldregnskaberne – Rigsarkivet, kommercekollegiet, algierske søpasprotokoller – Rigsarkivet, søetaten XVII, søindrulleringen, journal over udgående skippere fra København.

Om hans forretningers samlede omfang er det lidt vanskeligere at udtale sig. Ved udskrivningen af den ekstraordinære indkomst- og formueskat i 1789 benyttede han sig af muligheden til at indsende sin selvangivelse direkte til rentekammeret i en forsegleet konvolut, og skattebeløbet findes derfor ikke i Eckernfördes skatteprotokol, hvor der kun er omtalt lønninger for hans funktionærer, som han har flere af end nogen anden købmand i byen¹². Til gengæld benyttede han sig så senere af muligheden for at konvertere skatten til et fire gange så stort lån, og da var hans beløb på 2.800 rdl.¹³. Såfremt dette beløb udelukkende står for egen regning, svarer det til en formue på 140.000 rdl. eller $\frac{2}{3}$ af Frederik Wilhelm Ottes efter bogens beregninger. Det var også ca. seks gange så meget, som betaltes af Eckernfördes næststørste købmand og skibsreder Johann Detlev Kruse. Kan man ikke opfatte det som et udtryk for, at det otteske firma levede videre efter 1766?¹⁴

Når det måske let overses, kan det skyldes, at virksomheden er nede på et lavpunkt i begyndelsen af 1770'erne, men det er der for så vidt ikke noget mærkeligt i. Det er kriseår, ikke blot i hertugdømmerne, men i hele Nordeuropa, kulminerende i de omfattende fallitter blandt hollandske handelshuse i 1772-73. Det er tillige årene efter, at den Bernstorffske manufakturpolitik var blevet opgivet. Det ville være nærliggende at spørge, om det ikke er sandsynligt, at også Frederik Wilhelm ville have været nødt til at indskrænke efter 1767, hvis han havde levet så længe? Måske døde han på et heldigt tidspunkt af hensyn til sit eftermæle.

Endelig er så det tredje navn i den tredje generation slet ikke nævnt i slægtstavlen på side 60-61.

Denne søstersøn hed Johan Daniel Lawaetz. Han blev født i 1750 og var således ved Frederik Wilhelms død endnu kun 16 år. Men han fik derefter en uddannelse som købmand i Hamburg og hos Ryberg i København, dvs. i familien. I 1778 blev han gift med en datter af en Hamburg-købmand og grundlagde samme år et handelshus i Altona, som fik et betydeligt omfang. I de algerske pasprotokoller finder vi ham tillige som ejer af skibe, der sejlede på Middelhavet. Lawaetz kom også på mange punkter til at

12. Stadtarchiv Eckernförde, V B 10, Nahrungssteuer 1789.

13. Rigsarkivet, finanskollegiet, Designationer over de subskriberede summer i det ved forordningen af 1. maj 1789 åbnede 3 % annuitetslån.

14. Muligvis kan det også ses som et udtryk for bredden i Bruyns aktiviteter, at et skøde i forbindelse med nogle store fynske godshandler i 1770 er underskrevet i Eckernförde med Bruyn som vitterlighedsvidne – jf. Landsarkivet for Fyn, Fyenbo Landsting, skøde- og panteprotokoller, nr. 20, s. 470ff.

spille en rolle i det offentlige økonomiske transaktioner i hertugdømmerne, blandt andet var han medlem af bestyrelserne for de forskellige slesvig-holstenske speciesbanker. Endelig var han også industriopretter, idet han i Neumühlen ved Altona oprettede en række betydelige fabrikker, der f.eks. producerede uldne stoffer, linned og sejldug. Desuden ejede han et kalkbrænderi i Altona. Spinding foregik ved et forlagssystem, der i 1790erne nåede op på at beskæftige omkring 1.000 mennesker i Holsten og i Rendsborg, hvor blandt andet soldaterne i fæstningen blev inddraget i forlagssystemet. I forbindelse med anlægget i Neumühlen blev der bygget boliger til omkring 1.000 mennesker. Disse anlæg har mange lighedspunkter med, hvad hans onkler havde foretaget sig i Eckernförde en generation tidligere.

Det kan vel ikke udelukkes, at det er takket være familieforbindelsen til Eckernförde, at embedsmandssønnen er kommet ind på købmandsvejen, og at Lawaetz direkte har fået hjælp og anbefalinger fra Otte-familien.

Når der her er gjort så meget ud af denne generationsskifteproblematik hænger det sammen med, at bogen meget stærkt fremhæver Frederik Wilhelm Otte som den store ener og bruger dette til at fremhæve entreprenøren som den store udfarende kraft i den økonomiske udvikling. Bogens afslutningsord er, at »erhvervslivets udvikling ikke kan forklares fyldestgørende blot ved henvisning til konjunkturer, prisbevægelser, systemer og dybe kræfter. Den enkelte beslutningstager må tages med ind i billedet« (s. 311).

Ved at fremstille den otteske fremgang som så nært knyttet til to navne i familien med en klar hovedvægt på den ene og ikke tage hensyn til tredje generation, får man muligvis et for stærkt indtryk af Frederik Wilhelm som eneren.

Men man kan desuden mere generelt spørge: I hvor høj grad var Otterne et produkt af deres samtids muligheder og begrænsninger? Selv om man naturligvis med rette kan hævde, at de var noget enestående for Eckernförde, og at de som skibsredere nåede langt sammenlignet med mange andre danske provinsbyers købmænd, så er lighedspunkterne med den almindelige danske konjunkturudvikling for handel og skibsfart dog mangfoldige. Den ekspansion inden for dansk transitskibsfart med Sydeuropa som et hovedfragtmarked, som Otterne var med i, var et langt bredere fænomen, som kan genfindes i Flensborg, i Altona, i København og i mange norske havnebyer. Den skabtes vel netop af nogle almindelige konjunkturer – først og fremmest forårsaget af stormagtskrigene – og af en klog dansk udenrigspolitik, både med hensyn til neutralitetens opretholdelse og ved aktive bestræbelser på at lette vejen for de danske skibe

ved at bestikke sørøvere og ved at afslutte handels- og søfartstraktater med en række lande. På samme måde kan man vel også sige, at Otternes fabriksengagementer og godskøb er noget tidstypisk, hvor de ydre omstændigheder er væsentlige forklaringsfaktorer for det forløb, der er beskrevet i bogen.

Om afhandlingen som helhed er der grund til at fremhæve, at den bærer præg af en flittig arkivars kendskab til, hvor i de mange arkivfunds, man kan finde oplysninger, når man som her må gå indirekte til værks for at finde sit kildemateriale. Den bærer præg af en skribent, der forstår at strukturere sit stof og lægge det frem for læseren på en interessant og letforståelig måde, men det synes dog, som om nogle personkarakteristiker er blevet lidt for forenkede og unuancerede. Om Frederik Wilhelm Otte kan man samle følgende buket fra forskellige sider i bogen: »Han var den ny tids mand, ambitiøs, åben for nye muligheder, uden hæmninger i sin energi« (s. 67), »alle nedarvede snærende bånd på en initiativrig erhvervsmands udfoldelse burde fjernes. Den unge hedspore ville gøre op med alle hindringer for en uhæmmet virkelyst« (s. 71), »den fintmærkende købmand øjnede straks profitten« (s. 244), »Otte ønskede fra første færd størst mulig frihed og råderum for at tilfredsstille sin vindingslyst« (s. 259), og »initiativlysten tvang ham videre til det sidste« (s. 296). Hvor meget belæg er der egentlig for sådanne udsagn i de benyttede kilder?

Trods de ovenstående indvendinger mod afhandlingen er der dog ingen tvivl om, at den må hilses velkommen. Den behandler et emne, som hidtil har været forsømt i den historiske forskning, nemlig provinskøbmanden og provinsskibsrederen i det 18. århundrede, og den er slået ned netop på forholdene i hertugdømmerne, hvor denne aktivitet fik så stor betydning. Det ville være ønskeligt, om vi kunne få et lige så detaljeret kendskab til de kræfter, der gjorde Flensborg, Åbenrå, Sønderborg og Altona til store handels- og søfartsbyer i den samme periode med et lige så stort geografisk arbejdsområde og med aktiviteter, der var baseret på et bredere persongalleri end i Eckernförde.