Det betyder således, at ikke blot Marx og Engels er at finde, men også Eckart Kehr, som Wehler selv har gjort så meget for at introducere og aktualisere.

Serien er velegnet både som en hurtig orientering om de behandlede forfattere, og som en glemmende introduktion til hvordan et nyt slægted af tyske historikere tænker om sine forgængere. Som sådan har den måske endog den største interesse, og den være hermed anbefalet.

Inga Floto

Stadt und Land in der Geschichte des Ostseeraums. Wilhelm Koppe zum 65.


Tore Nyberg


Bogen er udgivet i anledning af Flensborg Industri- og Handelskammers 100-års jubilæum, men er ikke et egentligt jubilæumskrift. Sigtet er at behandle skibsfart og havne fra tidlig middelalder frem til nutiden indenfor det område, som var handelskammerets virkefelt i tiden 1870 til 1920, d. v. s. kyststrækningen fra Slesvig til Haderslev, fra Tønder til Brunsbüttel og vandvejene på tværs, herunder Ejderkanal og Kielerkanal. En noget uhåndterlig størrelse tidsmæssigt og geografisk, så meget desto mere som bogen er disponeret topografisk: By for by starter man så langt tilbage, man nu kan komme, og slutter så stort set ca. 1920, idet kun området syd for den nuværende grænse er summarisk behandlet frem til efter 2. verdenskrig. Et indledende afsnit af sammenfattende karakter formår dog delvis at samle de noget spredte indtryk.

Slesvig gennemgås f. eks. med sterk vægt på Hedeby og selve Slesvig i det 11–14 årh., hvorefter man på en side bringes frem til 1880’erne, da byen igen bliver interessant på grund af et etnisk stort rederi. Man får ikke meget at vide om transportmulighederne til og fra i det mellemliggende tidsrum. – Dette er nok bogens mest uopprægede eksempel på en traditionel interesse for søfartshistorie forstået som sejlsads med en bys egne skibe enten i forbindelse med storhandel (Flensborg i det 18 årh.) eller i eksotisk trampfart (Åbenrå i det 19 årh.). Til gengæld skal det indrømmes, at man får nogle ganske spændende små afsnit om skibene fra Arnis, Maasholm og Kappeln, som med baggrund i godsdriftens udvikling i det 18 årh. tager sig af fødevareeksporten suppleret med almindelig fragtfart på hele monarkiet og i hele Østersøområdet frem til de ændrede betingelser efter 1864. Her er det bedste eksempel på opfyldelse af forordets løfte om at inddrage såvel politiske som økonomiske faktorer i gendig sammenhæng.

Af bogens 15 forfattere har de, der har behandlet afsnittene om Flensborg, om hvalsøge og om kanalbyggeriet været favoriseret af den foreliggende litteratur; væsentligt svagere står et afsnit som det om førgefarten i vadehavet. Her har egentlige kildestudier været nødvendige, men den strenge topografiske fremstilling har karakter af oprensning. Katalogformen – alle nævnt, ingen