

betegner hærens overtagelse af egnens bedste ejendomme, byerne og torperne den ydmyge bondekolonisation. Men denne konklusion drages ikke explicit, og det fremhæves stærkt at der ikke er nogen tydelig forbindelse mellem de nordiske bosættelser og Vesterhavet således som den engelske stednavneforsker Kenneth Cameron har hævdet det for Femborgområdets vedkommende, hvorved han har bidraget til løsningen på dilemmaet mellem vikingehærens begrænsede størrelse og den nordiske bosættelse i England der forudsætter en talstærk invasion fra Norden. Dr. Fellows Jensen mener åbenbart nok at man ved hjælp af navnetyperne kan skelne mellem røvere og bønder, men tager ikke stilling til om kolonisationen blev organiseret fra York eller blot foregik ved indsvivning bag den sejrende hærs skjold. En drøftelse af hvilke forbindelseslinier der aftegner sig tydeligst ville have været kærkommen; måske kunne den have bragt os nærmere en forståelse af hvad der skete i de bevægede årtier omkring 900, og hvordan forholdet mellem vikingerne og den øvrige nordiske befolkning i England udviklede sig i løbet af 10. årh.

Måske kan der ikke skelnes mellem vejen fra York og vejen fra Vesterhavet, men så burde dét være konstateret. Under alle omstændigheder er der nok at glæde sig over i denne bog der er en kraftig tilbagevisning af Sawyers påstand: Jo, der kan skrives bebyggelseshistorie på stednavne! Betingelsen for det er at man behersker stednavneforskningens teknik, kender de sproglige og topografiske argumenter der kan føres i marken og forstår at afveje dem over for hinanden. Først og fremmest må man kunne datere de forskellige navnetyper i forhold til hinanden. De sproglige forhold er vigtigst fordi sproghistorien afgiver de sikreste dateringskriterier. I Danelagen tjener de dog først og fremmest til at adskille angelsaksisk og nordisk, medens de kronologiske forskelle ikke markeres så stærkt, dels fordi det drejer sig om en ret kort periode, dels fordi navneskik er konservativ. Større betydning for bestemmelsen af typernes tidsfølge tillægger Gillian Fellows Jensen jordbundsforholdene og bebyggelsernes størrelse og rigdom som den fremgår af skattevurderingerne. Derimod må man afvise hendes argumentering ud fra overleveringen: det forhold at een navneform er kendt i tekster der er ældre end *Doomesday Book*, en anden ikke, siger intet om navnenes relative alder. Bortset herfra viser *Scandinavian Settlement Names in Yorkshire* en klar forståelse af at det er som kvantitativt materiale stednavne kan fungere som kilder til bebyggelseshistorien.

INGE SKOVGAARD-PETERSEN

A. L. UDOVITCH: *Partnership and Profit in Mediaeval Islam*. Princeton University Press 1970. xii, 282 s. \$ 10.00.

Endnu for en snes år siden kunde den franske orienthistoriker Claude Cahen fastslå, at om man skulde tro de gængse fremstillinger havde den islamiske verden været befolket alene af fyrster, lærde og kunstnere. De seneste års forskning har dog påbegyndt den omfattende – og overmåde vanskelige – kortlægning af det islamiske samfunds historie; professor Udovitch' bog har sin plads i denne sammenhæng; den er udpræget teknisk og langt fra let tilgængelig, men i alle henseender et pionérarbejde. Dens hovedanliggende gælder definitionen og afgrænsningen af en række islamiske handelsinstitutioner, hvis indhold overvejende

bestemmes på grundlag af den klassiske periodes juridiske værker og *Geniza*-arkivet i Cairo. Specielt har det interesse, at forfatteren – antagelig med rette – mener at kunne fastslå islamiske mønstre for den senere italienske *commenda*-handel. Bogen har derfor central betydning for udforskningen af Middelhavsområdet's handelshistorie i middelalderen – og den har den ekstra kvalitet at være skrevet af en meget kyndig historiker.

E. LADEWIG PETERSEN

FRIEDRICH BRUNS (†)/HUGO WECZERKA: *Hansische Handelsstrassen*. Atlas, Textband, Register. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge, Band XIII 1–3. Köln Graz, Böhlau Verlag, 1962, 1967, 1968. viii s. + 60 kortplancher, xiv + 792 s., 116 s. DM 101.–

Værket er i sin kerne et efterladt arbejde af hansehistorikeren Friedrich Bruns (død 1945) hvis afhandling i *Hansische Geschichtsblätter* 1896 »Lübecks Handelsstrassen am Ende des Mittelalters« er blevet klassisk i den hansehistoriske litteratur. Det foreliggende værk er en kortlægning af de hanseatiske handelsveje til lands, og det stammer i hovedsagen fra Bruns' alderdom da han havde lagt udgiverarbejde og praktisk virksomhed bag sig og som pensionist fra 1933 til sin død kunne hellige sig den opgave som Hansischer Geschichtsverein havde betroet ham nogle årtier tidligere.

Bruns' efterladte manuskript er ajourført, udvidet og væsentligt suppleret af Hugo Weczerka, der påtog sig denne opgave i 1957 og i 1962 kunne udsende det af ham selvstændigt udarbejdede atlasbind. Han er også eneforfatter til tekstbindets første hoveddel, en diskussion af problemer og metode samt en forskningsoversigt – ligesom de instruktive indledninger til beskrivelsen af hver af de undersøgte regioner er dr. Weczerkas værk.

Begrebet »Hansische Handelsstrassen« er skabt af Bruns og loyalt overtaget af Weczerka. Hvad der menes er simpelthen handelsveje til lands benyttet af hanseatiske købmænd. At begrebet lider af indlysende mangler, synes udgiveren at have gjort sig klart. De inddragne »hanseatiske« veje er kun hanseatiske ved denne deres mulige eller konstaterbare benyttelse af hansekøbmændene; i alle andre henseender er de højst forskellige. Det gælder den retslige status de indtager under denne eller hin fyrstes nære eller fjerne herredømme, det gælder deres vekslende betydning for fjernhandelen og den lokale trafik (samt det kilde-materiale der melder herom), og det gælder landvejenes skiftende betydning for og afhængighed af den søværts transport som ikke her er behandlet systematisk – og som må siges at trænge hårdt til en moderne undersøgelse.

Værket stammer altså fra en tid, hvor en handelsvej mere end noget andet var en vej – en vej måske af skiftende teknisk standard, men fremfor alt en vej. Det står ikke den tankegang nær der f. eks. med Michael Postan i *The Cambridge Economic History of Europe* (vol. II, p. 137) vil bestemme en handelsvej som noget ganske labilt, et »system af muligheder« – et system der i nogle tilfælde udskiftes med andre når en enkelt af mulighederne falder bort, men også systemer der i andre tilfælde har indeholdt sådanne økonomiske og trafikale fordele at de synes at have kunnet overleve en hvilken som helst ændring af de enkelte bestanddele.

Et arbejde af denne tilblivelseshistorie må imidlertid have krav på publikums