

af 1960'erne, forholdt det sig anderledes med antropologi/etnografi, sociologi og kultursociologi. Alle tre studier var nystartede, og bl.a. andet derfor var de særlig sårbare på deres faglighed. Det første studium sank i knæ, men rejste sig ved egen kraft, uden først at skulle opleve en lukning. Derimod kunne sociologien ikke reddes uden først at blive nedlagt og derpå genopstå på grundlag af anbefalinger fra et internationalt udvalg. Lukningen af det sociologiske studium trak kultursociologien med sig, og der blev der ikke tale om nogen genopstandelse som et selvstændigt studium. Men her i begyndelsen af det 21. århundrede kan man konstatere, at de to institutter for henholdsvis Antropologi og Sociologi er inde i en sund og lovende udvikling.

Poul Chr. Matthiessen

TØNNES BEKKER-NIELSEN: *The Roads of Ancient Cyprus*. Museum Tusulanum Press, København 2004. 308 s.

En dansk disputats om antikkens historie er ikke hverdagskost. Siden Poul Nørlund forsvarede sit banebrydende værk om 'Det romerske slavesamfund under afvikling' i 1920, er det kun blevet til godt et dusin afhandlinger om græsk og romersk historie. Ingen af disse har haft Cypern som emne, og heller ikke den klassiske arkæologi i Danmark har en lang og glørværdig tradition for feltarbejde på denne centrale ø i Middelhavets historie. Den landskabsundersøgelse på Akamas-halvøen i den nordvestlige del af Cypern, som Institut for Klassisk Arkæologi ved Aarhus Universitet gennemførte i årene 1988-1993, var faktisk det første danske arkæologiske projekt på øen, og dette feltarbejde er siden kun blevet efterfulgt af udgravningen af et hellenistisk-romersk anlæg ved Aradippou i nærheden af Larnaka foretaget af arkæologer med tilknytning til Københavns Universitet.¹

Et af formålene med Akamas-projektet var en kortlægning af halvøens antikke veje, og Tønnes Bekker-Nielsen, som publicerede resultaterne af dette arbejde i 'Ancient Akamas I' (1995), har udvidet sine studier af de hellenistiske og romerske veje til at omfatte hele Cypern. Nu foreligger den første samlede oversigt over øens veje under titlen 'The Roads of Ancient Cyprus', der sammen med syv mindre artikler publiceret i internationale tidsskrifter og kongresberetninger er blevet for-

¹ J. Fejfer (ed.), *Ancient Akamas I: Settlement and Environment*, Aarhus 1995. Foreløbige rapporter af L.W. Sørensen m.fl. om udgravningen i Panayia Ematousa (Aradippou) er publiceret i *Report of the Department of Antiquities of Cyprus* 1992, 1996 og *Proceedings of the Danish Institute at Athens* 2 (1998).

svaret for den filosofiske doktorgrad.² Men hvis den kronologiske og geografiske ramme om Bekker-Nielsens disputats er sjælden i en dansk sammenhæng, så er emnet til gengæld almindeligt i en international kontekst.

Studiet af romerveje blomstrer, og det 21. århundrede har allerede set mere end en snes monografier om romerske veje, og et utal af artikler om samme emne er publiceret i internationale tidsskrifter. Nogle af disse studier behandler kun en enkelt vej og dens linieføring, og især *via Appia* har været genstand for mange publikationer. De nuværende bestræbelser på at omdanne dele af strækningen mellem Rom og Brindisi til arkæologiske parker er et vigtigt skridt i forsøget på at bevare et af de mange truede monumenter, som udgør en vigtig del af vores kulturarv fra antikken.³ Det fremgår tydeligt af Bekker-Nielsens afhandling, at de antikke veje på Cypren også er stærkt udsatte som følge af de sidste 30 års massive udbygning af infrastrukturen på den sydlige del af øen, som uden tvivl vil blive forstærket efter optagelsen i EU. Mange spor efter oldtidens vejnet er allerede forsvundet, og 'The Roads of Ancient Cyprus' kan således forhåbentlig blive et vigtigt redskab i kampen for beskyttelsen af disse antikke levn.

Bekker-Nielsens afhandling er klart og overskueligt opbygget. De første tre kapitler indeholder en introduktion til vejene på Cypren med en kort præsentation af behovet for en sådan undersøgelse og de mange metodiske problemer, der er forbundet hermed. Det skyldes ikke kun et meget begrænset skriftligt kildemateriale og få arkæologiske undersøgelser, hvilket gælder for de fleste mere eller mindre perifere områder i Romerriget. Problemerne forstærkes af den politiske situation på en ø, som siden 1974 har været delt i to fjendtlige stater adskilt af en FN-kontrolleret sikkerhedszone. Militære områder og anlæg er normalt ikke tilgængelige for offentligheden, og det har således været

² Denne anmeldelse er en forkortet og revideret version af min officielle opposition ved Tønnes Bekker-Nielsens disputatsforsvar 17. september 2004 ved Syddansk Universitet, Esbjerg. De indleverede artikler er »An Ancient Road on the West Coast of Cyprus«, *Report of the Department of Antiquities of Cyprus* (1991), 203-210 (s.m. N. Hannestad og M. Jensen), »Centres and Road Networks in Hellenistic Cyprus«, i *Centre and Periphery in the Hellenistic World*, (eds. P. Bilde *et al.*), Aarhus 1993, 176-191, to bidrag til *Ancient Akamas I: Settlement and Environment*, (ed. J. Fejfer), Aarhus 1995, »Strabo and Ptolemy on the Geography of Western Cyprus«, *Symbolae Osloenses* 74 (1999), 151-162, »The Foundation of Nea Paphos«, *Proceedings of the Danish Institute at Athens* 3 (2000), 195-207, samt »The Ancient Road between Amathous and Tamassos«, *Report of the Department of Antiquities of Cyprus* (2001), 247-254.

³ Se f.eks. L. Quilici & S. Quilici Gigli (eds.), *La via Appia. Iniziative e interventi per la conoscenza e la valorizzazione da Roma a Capua*, Rom 2002, og I. Della Portella m.fl., *Via Appia: entlang der bedeutendsten Straße der Antike*, Darmstadt 2003.

umuligt at foretage topografiske undersøgelser på centrale dele af Cypern i de sidste 30 år.

Kapitlet »Finding ancient roads« giver dels en meget sporadisk forskningsoversigt over studiet af antikke veje, dels præsenteres den metode, der bliver brugt i afhandlingen til at identificere de antikke veje og deres ruter. Fremgangsmåden kan bedst beskrives som en kombination eller 'an integrated approach' af tre typer antik og moderne kildemateriale: synlige rester af antikke veje i landskabet, deres kontekst og skriftlige kilder. De sidstnævnte er frem for alt de to græske geografer Strabon og Ptolemaios fra 1.-2. årh. e.Kr., en middelalderlig kopi af et senantikt vejkort, som er kendt under navnet *Tabula Peutingeriana*, samt de romerske milesten fundet på Cypern. Disse kilder præsenteres kort og præcist i det næste kapitel, hvor også det første moderne kort over øen, der blev publiceret kort efter englændernes overtagelse af kontrollen med øen i 1888, omtales sammen med rejseberetninger fra det 19. årh.

Kapitlet med overskriften »The background« rummer en gennemgang af Cyperns geografi og historie mellem 600 f.Kr. og 600 e.Kr. på 18 sider med ganske få henvisninger. Dette afsnit kunne med fordel have været udeladt i en disputats, da det ikke indeholder nye synspunkter, men det er desværre ikke det eneste sted i bogen, hvor forfatteren har svært ved at bestemme sig for ambitionsniveauet og afhandlingens målgruppe. De følgende kapitler om de rejsende, vejbyggeri og administration af romerveje må i deres natur være generelle, fordi der mangler kildemateriale, som belyser forholdene på Cypern specifikt. Kapitlerne er imidlertid ingen systematisk sammenfatning af den nuværende 'Stand der Forschung', og diskussionen af milestenenes kasus i forbindelse med den regerende kejser er upræcis og skelner ikke mellem milesten på latin og græsk. Når vejbyggeriet i provinserne i så høj grad synes bestemt af lokale forhold, således som Bekker-Nielsens egne undersøgelser og de øvrige nyere analyser af romerveje i Britannien og andre vestlige provinser antyder, må det også undre, at forholdene i Italien med dens brolagte veje stadig indtager en så fremtrædende plads i beskrivelsen af de tekniske detaljer ved vejbyggeri og rejsehastigheder.⁴

⁴ H.H. Davies, *Roads in Roman Britain*, London 2002, 154: »what is revealed by this study is a great variation in all these features: roads vary considerably from place to place and along their lengths. It is probably the case that the builders are responding to local conditions, either of topography or traffic demand.« M. Rathmann, *Untersuchungen zu den Reichsstrassen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum*, Mainz 2003, 22-23: »Entsprechend sind für eine Definition der *viae publicae* weniger rechtliche als vielmehr praktische Aspekte von Bedeutung ...Man darf jedoch nicht von einer generellen Zu-

I bogens anden halvdel, som helt klart er den vægtigste og mest originale, analyseres og rekonstrueres de antikke vejes linieføring på Cypern. Analysen udfoldes i fem kapitler, som behandler hvert sit område: det vestlige Cypern, Nordcypern, Karpas-halvøen, Mesaoria og endelig det sydlige Cypern. Hvert kapitel indledes med en kort karakteristik af landskabet, inden vejene og deres forløb detaljeret beskrives og analyseres i hierarkisk orden. Her viser forfatteren stor fortrolighed med landskabet og de materielle levn i terrænet, som kan antyde eksistensen af et antikt vejforløb. Som det tydeligt fremgår af de mange sort-hvide og farvefotografier, der er en vigtig del af dokumentationen i afhandlingen, var vejene uden for byerne på Cypern normalt ikke brolagte, men hugget ned i klippen eller belagt med grus. De nærmeste paralleller til denne form for vejbyggeri skal formodentlig findes i Anatolien og Syrien, men Bekker-Nielsen inddrager overraskende nok ikke disse områder i sin afhandling. Denne byggeteknik rejser samtidig massive problemer ved dateringen af tidspunktet for vejenes anlæggelse, da den stort set ikke har ændret sig gennem tiderne. Langt de fleste antikke veje på Cypern kan derfor ikke dateres præcist, selv om det er vigtigt for forståelsen af infrastrukturens udvikling på øen.

Bekker-Nielsen undlader klogeligt at navngive de antikke veje, selv om de større offentlige veje i lighed med *via Appia* og *via Domitia* normalt fik navn efter bygherren. Bekker-Nielsen nummererer i stedet vejene efter et hierarkisk system udviklet af I. Margary i undersøgelser af romervejene i England. Hovedvejene har et encifret tal, mens bivejenes numre er to- eller trecifrede. Derved undgås tvivlsomme identifikationer, men at {2} er identisk med vejen mellem Nea Paphos og Marion og {31} og {314} er vejene mellem Marion og Akamas-halvøen, kan de færreste huske. Numrene er imidlertid indtegnet på 28 detaljerede kort, som findes bagerst i bogen, men man kunne godt have ønsket sig et detaljeret oversigtskort med både veje, de antikke byer og andre lokaliteter indtegnet.

De romerske jurister og landmålere skelnede mellem forskellige typer af veje. *Actus*, *iter* og *via* havde i princippet forskellig bredde, men Bekker-Nielsen afviser med rette, at de kan bruges til at opstille en typologi, fordi begreberne bruges i flæng og ikke lader sig efterspore med sikkerhed i terrænet. Til gengæld anvender Bekker-Nielsen den skel-

weisung aller römischen Strassen in den Provinzen zu den *viae publicae* ausgehen. Vielmehr lässt sich mit Ulpian schließen, dass *viae publicae* ihren Namen entsprechend dem öffentlichen Verkehr dienen sollen. Bei diesen lag jedoch kein normierter Typus vor, sondern vielmehr eine Gruppe an Verkehrsbindungen unterschiedlicher Qualitätsstufen.«

nen, som kan findes i romerretten, mellem hovedveje eller offentlige veje (*viae publicae*), biveje, som Bekker-Nielsen kalder 'village roads' (*viae vicinales*), og private veje (*viae privatae*). Den bygger på ejendomsforholdene på den jord, hvor vejen er bygget. Private veje ligger på privat jord, mens offentlige veje løb på offentlig ejendom og *viae vicinales* på såvel privat som offentlig jord. I kapitlerne om Cypern forsøger Bekker-Nielsen gentagne gange at bestemme de antikke vejes juridiske status, men konklusionerne er kun sjældent overbevisende, når der ses bort fra de vigtigste offentlige veje, som er markeret på *Tabula Peutingeriana* og i nogle tilfælde også af milesten. I mangel af skriftlige kilder anvender Bekker-Nielsen kriterier som vejenes længde, ingeniørarbejdernes omfang og kvalitet samt økonomiske betydning for de pågældende byer, men materialet er så sparsomt, at der i de fleste tilfælde er tale om mere eller mindre kvalificerede gæt, da jordens juridiske status ikke lader sig fastslå med sikkerhed. Det må derfor undre, at *viae privatae* overhovedet ikke nævnes i denne forbindelse, selv om der givetvis har været private veje på øen.

Kapitlet »The road network« giver et samlet overblik over vejene med angivelse af deres indplacering i en skala fra 1 (sikker) til 5 (mulig). I den sidste kategori er vejens forløb alene fastlagt ud fra landskabet og kontekst, mens de 'sikre' veje er belagt såvel arkæologisk som i de skriftlige kilder. Denne opstilling og en numerisk beskrivelse af vejnettet med de vigtigste byers placering er overbevisende argumenter for, at Cypern havde en mere udbygget infrastruktur, end den britiske arkæolog og epigraf T.B. Mitford mente at kunne påvise i sine artikler, som hidtil har været de eneste studier af vejene på Cypern.⁵ Bekker-Nielsens resultater udgør samtidig en meget vigtig korrektion af det vejkort over Cypern, som findes i det nye standardværk 'Barrington Atlas of the Greek and Roman World' (2000).

Afhandlingens resultater opsummeres i konklusionen, hvor forfatteren dog ikke forsøger at sætte vejbyggeriet på Cypern ind i en større økonomisk eller politisk sammenhæng. Et appendiks med tekst og oversættelse af de knap 30 romerske milesten, som er fundet på Cypern, er meget nyttigt, selv om kejserens titulatur i nogle oversættelser er mangelfuld. Samtidig påpeger Bekker-Nielsen, at under halvdelen af milestenene er fundet nær deres oprindelige placering, og at Mitfords undersøgelser også på dette punkt må modificeres. Afhandlingens

⁵ T.B. Mitford, Milestones in Western Cyprus, *Journal of Roman Studies* 29 (1939), 184-198; Three Milestones of Western Cyprus, *American Journal of Archaeology* 70 (1966), 89-99 og Roman Cyprus, *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt* II.7.2 (1980), 1285-1384.

omfattende bibliografi med 10 siders sekundærlitteratur er skæmmet af en usædvanlig høj grad af unøjagtigheder og fejl i de bibliografiske oplysninger, som man ikke forventer i en ellers velproduceret bog. Bogen rummer endvidere det obligatoriske danske resumé og fire indices over kilder, personnavne, stednavne og vejene på Cypern.

Bekker-Nielsen understreger i sin indledning, at hans afhandling »will lay no claim to the final truth about every or even any mile of ancient road in Cyprus« (10). Nogle detaljer kan diskuteres, men det forhindrer dog ikke det samlede indtryk, at denne afhandlings centrale kapitler med den detaljerede rekonstruktion af vejnettet på øen er udtryk for en betydelig videnskabelig modenhed og har bragt vores viden om det hellenistiske og romerske Cypern et væsentligt skridt videre.

Jesper Carlsen

NILS HYBEL: Danmark i Europa 750-1300. Museum Tusulanums Forlag 2003. 286 pp.

This account of early Danish history is very odd. Much space is devoted to developments elsewhere, in the Byzantine Empire and the Muslim world as well as in Europe, to support the author's main hypothesis that 'Danmarks fødsel var en integreret del af Europas dannelse' (p.15), a process that he claims was completed by the end of the thirteenth century, when Denmark was an independent kingdom in which the higher levels of society were as feudalized as anywhere else in Europe (pp.13, 261). The interpretation of Danish history and of Viking activity in west Europe is based on texts and some archaeological evidence with very little attention paid to secondary work. He explains that the book is not based on 'den historiske forsknings seneste landvindinger andet end i den udstrækning, forfatteren i almindelighed er påvirket af andres forskning' (p. 17). Dr Hybel confesses that he has, regrettably, had to use secondary literature for the international context. Although some secondary works are cited for twelfth- and thirteenth-century Danish history, his account of earlier developments is based partly on archaeological evidence, but mainly on the texts that he quotes or mentions that he has interpreted in the light of what he remembers from his own reading as a student and later. This has led to some rather old-fashioned and dubious conclusions, such as his claim that William the Conqueror introduced feudalism on the French model in England (pp. 58, 104). The view that the Normans brought 'feudalism fully fledged from