

Valentin von Spangenberg's kongevej mellem Kronborg og Frederiksborg fra 1585

af Bjørn Westerbeek Dahl

Forløbet af Frederik II's og Christian IV's nordsjællandske kongeveje kendes i grove træk, og kan derfor følges i landskabet eller på et kort: Således løb kongevejen fra Frederiksborg til Kronborg gennem Stenholts Vang, over Danstrup Mark, gennem Reerstrup til Nyrup, hvorfra den fortsatte gennem Nyrup Hegn til Helsingør (1).

Kendes således forløbet af denne og de fleste nordsjællandske kongeveje, kendes stort set intet til det praktiske arbejde, der måtte udføres, før vejene var anvendelige for kongen og hans folk.

Det er derfor ikke uden interesse i denne henseende, at der i Øresundstoldregnskabet for 1585 er fundet et udgiftsregnskab for arbejder på kongevejen mellem Frederiksborg og Helsingør (2).

Arbejdet

Udgiften er en ren lønudgift og består af tre ruller over arbejdere, der har fået udbetalt dagløn af Øresundstoldkassen. Her nævnes arbejderens navn, hvor mange dage han har arbejdet og hvor meget han fik for det pr. dag.

Der står således intet om udgifter til materialer, eventuelle ekspropriationer eller andet, som kendes fra anlæg af senere veje. Men rullerne i sig selv er nu ikke uden interesse. Som et supplement findes en rulle for arbejdet med en stikvej fra den overordnede kongevej gennem Teglstrup Hegn til Hammermøllen i Hellebæk.

Rullerne er desværre udaterede, men de ligger i forlængelse af tilsvarende ruller over arbejdsfolkene på Kronborg, hvor årets arbejde blev indstillet den 27. november, og arbejdet er vel foregået fra dette tidspunkt

frem til nytår 1586, der samtidigt betegner slutningen på regnskabsåret.

De tre ruller over arbejdere på selve kongevejen viser, at der var henholdsvis 208, 234 og 163 arbejdere på vejarbejde, og der udbetaltes beløb der svarede til 2.184½, 2.068½ og 1301 arbejdsdage. I tilknytning til den første og den tredje rulle findes to særskilte lister over de folk, der havde arbejdet hos tømmersmanden Påske Albret. Han havde haft 21 og 17 personer, der havde arbejdet hvad der svarer til 126 dage og 51½ dage. Desuden viser den supplerende rulle for vejen gennem Teglstrup Hegn, at 145 mand havde været i sving med vejen til Hammermøllen med en indsats, der svarede til 407 arbejdsdage.

Alt i alt er det noget, der ligner et imponerende opbud til et stortilet projekt. Selvom tallene imidlertid kan synes store, så svarer den totale arbejdsmængde pr. mand blot til 7,7 arbejdsdage, altså blot lidt over en enkelt af datidens 6-dages uger. Tager man Albrets tømrere for sig alene svarede deres arbejdsindsats blot til 4,5 dag pr. mand.

Selvom vejarbejdet således kun har været forholdsvis kort, var der sat en stor arbejdsstyrke ind på opgaven, og man må have nået en hel del. Det nævnes som omtalt ikke noget steds, hvorledes man greb arbejdet an: Men man kan forestille sig at der er blevet fjernet træer og buske, hvor vejen skulle gå. Der er sikkert også blevet gravet grøfter og udjævnet vejforløb.

Tømrermester Påskes folk arbejdede efter den sidste af de to ruller over hans folk angiveligt "i skoven", og de har vel fældet træer til brug for fremstilling af hjulbøre og redskaber af træ. Måske har de også anlagt

småbroer og gennemløb ved vejens krydsning med åer og bække.

Arbejdsfolkene

Rullerne nævner et i alt 375 forskellige navne. Mange af dem er helt anonyme, Christen Nielsen, Hans Sørensen og Jon Olsen osv., men en del kan nærmere bestemmes på grund af deres efternavn- eller rettere tilnavn.

Det er i sig selv forbundet med en vis usikkerhed at stedfæste folks hjemstavn som følge af en tilføjelse til et navn, da man jo ikke ved om navnet betegner en anden tilknytning til stednavnet end netop fødested eller hjemstavn. Men accepterer man denne mulighed for at lokalisere folk fra ældre tid, der ligger i tilføjelsen til deres "borgerlige" navn, da kan 120 af de 375 mand med en vis sikkerhed lokaliseres. Det ses heraf, at 25 procent kom fra Sjælland, 6 procent fra Fyn og tilsvarende 6 procent fra Skåne. Jylland (inkl. Slesvig) dominerer dog med hele 43 procent. Der var 19 procent udlændinge, der alle angives at komme fra Tyskland.

Tallene bærer den usikkerhed i sig, at folk man kendte ikke blev identificeret med en angivelse af stednavn. Derfor er Sjælland og måske særligt Nordsjælland givetvis underrepræsenteret.

Arbejdet må have trukket en del folk fra Nordsjælland til sig, og det er ikke overraskende at se 3 fra Gurre (Hans Gurre, Morten Gurre, Oluf Gurre) og 3 fra Helsingør (Jens Hansen, Jens Nielsen og Søren Mikkelsen), 2 fra Espergærde (Jens Christensen, Jens Nielsen), 2 fra Lokkerup (Anders Jensen, Jens Jyde), 2 fra Reerstrup (Anders Jensen og Peder Mogensen) og 2 fra Tikøb (Jørgen Jensen og Oluf Jørgensen,). Endelig kom er 1 mand fra hver af byerne Danstrup (Anders Pedersen), Nyrup (Oluf Pedersen) Stenholt (Niels Christensen) og Langstrup (Niels Madsen), som alle lå i nærheden af arbejdsstedet.

Nordsjælland var desuden repræsenteret med Gilleleje (Niels Pedersen) og Sundby/Frederikssund (Oluf Nielsen), og som det

ses kun med 1 mand hver. Af de 29 fra den sjællandsk ø-gruppe kom hele 18 fra Nordsjælland.

Det er imidlertid ikke de 375 "stillinger" ved arbejdet på kongevejen eller den lille stikvej, der har trukket folk til sig: 54 af navnene, der optræder på listen, kan med sikkerhed genfindes blandt de foregående måneders lister over arbejdere ved Kronborg, der er lige så udspecificerede som rullerne over vejarbejdere.

Det kan ikke overraske, idet hovedentreprenøren på anlægget af kongevejen Valentin von Spangenberg også var i gang på Kronborg med "sine folk" som det hedder i rullerne. Der er antagelig sket det, at da arbejderne på Kronborg Slot og selve fæstningsværker var slut for sæsonen 1585, er folkene blevet overført til arbejdet på kongevejen, hvor de så har arbejdet i de sidste måneder af 1585. Det må have været under noget mere ugunstige vejræssige vilkår end sommerens og efterårets arbejder, om end frosten har lettet arbejdet med af fjerne træer og buske og arbejdet med at fjerne eller tilføre af jord til vejen, der jo lettedes ved at den jord, der kørt på var hård af frost.

Lønningerne

Blandt arbejderne var der nogle enkelte, der fik en højere betaling end daglønnen på 4 sk. Det var først og fremmest vejentreprenøren Valentin Spangenberg, der fik 12 sk. pr. dag, og hans kollega Morten Kølln, der ved første lønudbetaling fik 12 sk., men herefter kun 7.

Tre arbejdsformænd, der også kendes fra listerne over arbejdere ved Kronborg, fik henholdsvis 11, 10 og 7 sk. ifølge den første rulle. Som Morten Kølln fik de i den følgende rulle væsentligt mindre, blot 5, 5 og 7 sk. Svingningerne i daglønnen synes at afspejle særlige arbejdsbyrder, der desværre ikke lader sig afdække ud fra de forhåndenværende oplysninger.

Rullerne viser, at der på kort tid har været arbejdet meget intenst på i hvert fald en del af kongevejen mellem Helsingør og Fre-

selvom der efter en bevilling ikke skulle betales. Det blev så ”regnskabsforklaret” ved en afkortning i regnskabet samlede indtægter.

Muligvis som følge af sine mere civile aktiviteter med anlægget af vejen, blev Valentin Spangenberg aftakket fra Kronborg i oktober 1588. Allerede i april 1589 dukker han imidlertid op i Helsingør igen, da han sammen med kollegaen Påske Graver, ikke at forveksle med Påske Tømmermand, arbejdede ved Kronborgs rendebane. Man har tydeligvis ikke kunnet undvære ham, og enden blev da også, at han i april 1591 blev genansat i tjenesten som graver ved Kronborgs fæstning. I de følgende år ses han som tilsynsførende ”ingeniør” eller ”konduktør”, som vi ville kalde funktionen i dag.

Hvorledes Spangenberg har røgtet sit ansvar over for kongevejen vides ikke. Sandsynligvis har han haft en tillidsmand på stedet til at varetage de praktiske opgaver. Kun en enkelt oplysning synes bevaret om senere vejarbejder, da ”han og hans selskab” – rimeligvis de folk, han havde i sin tjeneste – i 1604 fik 12 daler 5 sk. ”for arbejder på den ny vej mellem Kronborg og Frederiksborg” (5). Det var jo et yderst beskedent beløb og kan kun have dækket over en mindre reparation. Men oplysningen viser, at Valentin Spangenberg stadig var aktiv ”vejmand”.

I Øresundstoldregnskaberne ses det, at han fik løn som graver på Kronborg frem til 1609. I de foregående tre år havde han dog arbejdet på en modernisering af Københavns nye Østervold på strækningen mellem Nørreport og den daværende Østerport (ud for Østergade), og har dermed næppe været disponibel på Kronborg. Han døde i 1611 under belejringen af Kalmar. Ridderstrup faldt vel tilbage til kronen, og hvorledes vejstykket herefter er blevet vedligeholdt, vides ikke – heller ikke, hvem der fik ansvaret herfor.

Morten Graver, der var med ved anlæggelsen af kongevejen mellem Helsingør og Frederiksborg i 1585, optrådte i de følgende år som ”graver ved kongenvejen mellem

Frederiksborg og Hillerød”, uden at der findes nogen nærmere oplysninger om hans virksomhed på denne vejstrækning.

Men Øresundstoldregnskabet giver med sin overraskende ruller over arbejdere ved vejbyggerierne i 1585 et sjældent indblik i anlæggelsen af en af de mere betydningsfulde kongeveje. I tilgift får man oplysninger om vejanlægget herfra til Hammermøllen i Hellebæk.

Noter:

1) Alex Wittendorff. Alvej og kongevej. 1973, S. 247-248

2) Rigsarkivet. Rev. regnskaber. Øresundstoldregnskaber. Udgift 1585, S. 1295-1318

3) Kancelliets brevbøger 1584-88, S. 750

4) Rigsarkivet. Lensregnskab for Kronborg Len 1592-93. Kronborg Slots jordebog (mikrofilm 18382)

5) Rigsarkivet. Rev. regnskaber. Øresundstoldregnskaber. Udgift 1604, S. 88