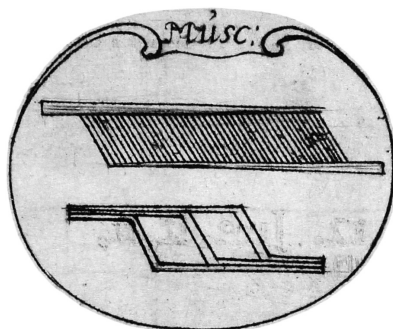


*Digitalt særtryk af*  
**FUND OG FORSKNING**  
I DET KONGELIGE BIBLIOTEKS  
SAMLINGER

Bind 51  
2012



*With summaries*

KØBENHAVN 2012  
UDGIVET AF DET KONGELIGE BIBLIOTEK

Om billedet på smudsomslaget se s. 57.

Det kronede monogram på kartonomslaget er tegnet af  
Erik Ellegaard Frederiksen efter et bind fra Frederik 3.s bibliotek

Om titelvignetten se s. 167.

© Forfatterne og Det Kongelige Bibliotek

Redaktion: John T. Lauridsen

Redaktionsråd:  
Ivan Boserup, Else Marie Kofod,  
Erland Kolding Nielsen, Anne Ørbæk Jensen,  
Stig T. Rasmussen, Marie Vest

*Fund og Forskning* er et peer-reviewed tidsskrift.

Papir: Scandia 2000 Smooth Ivory 115 gr.  
Dette papir overholder de i ISO 9706:1994  
fastsatte krav til langtidsholdbart papir.

Grafisk tilrettelæggelse: Jakob Kyril Meile

Tryk og indbinding: SpecialTrykkeriet, Viborg

ISSN 0060-9896  
ISBN 978-87-7023-093-3

## “I OFFENTLIGT ÆRINDE”

Vognægtregnskaber i 1600-tallet

AF

BJØRN WESTERBEEK DAHL

Fra det meste af perioden fra 1614 til 1660 kan man i regnskaber for flere sjællandske byer dag for dag følge, hvem der i offentligt ærinde fik stillet heste og vogne til rådighed på vej til nabobyerne. Ordningen kan føres tilbage til middelalderen, hvor købstæderne betalte en naturalieskat i form af kørsler for kongen og hans folk, når de skulle fra et sted til et andet. Siden fik vognægterne, som ydelsen blev kaldt, et noget større omfang og blev brugt ikke blot af kongen, hans familie og hans nærmeste omgivelser, men de blev også benyttet af alle mulige folk, der mere eller perifert rejste “i kongens ærinde”. De rejsende udgør således et bredt udsnit af datidens samfund og omfatter alle samfundsgrupper fra rigsrådsmedlemmer til løsgængere i det pêle-mêle, der udfolder sig af regnskabernes kronologiske lister.

Selvom man må beklage, at ikke alle byer har bevaret specifikke regnskaber, så må man glæde sig over, at de er bevaret for så vigtige byer som Helsingør, København og Køge, hvorfra der – uheldigvis med enkelte huller – er bevaret vognægtregnskaber med navne på de mange rejsende for de fleste år mellem 1614 og 1660.<sup>1</sup>

København var ved periodens begyndelse etableret som landets absolutte hovedby med sæde for konge og centraladministration, og det gør jo vognægterne herfra yderst værdifulde.

Også Helsingørs størrelse og beliggenhed med overfartsstedet til Skåne gør regnskaberne herfra interessante; og selvom den lille købstad Køge i denne forbindelse kunne forekomme marginal, så har regnskaberne herfra afgørende betydning, da de registrerer trafikken på den vigtige rejserute mellem København og Lolland-Falster samt Tyskland. Frem til 1647 registrerer de tillige forbindelsen mellem

<sup>1</sup> Rigsarkivet. Reviderede regnskaber, Byfogedregnskaber. Helsingør 1614/16-1658/60; København 1624/25-1631/32, 1639/40-1650/51; Køge Rådstuearkiv, Kæmnerregnskab 1643, 1647, 1649-1650, 1652-1655, 1657-1658.

hovedstaden og prins Christians livlige hof i Nykøbing. Køgeregnskaberne er desuden ført så detaljeret, at de oftest melder om, hvor den rejsende oprindeligt kom fra, og hvor pågældende skulle hen, og de nævner i øvrigt altid navnet på den vognmand eller bonde, som kørte for den rejsende.<sup>2</sup>

I Helsingør og København besørgedes ydelsen alene af byens vognmænd, der i København var organiseret i det store vognmandslav, der nok skulle sikre, at dets rettigheder ikke blev gået for nær, og her ses ikke blot ét eksempel på, at vognægter er blevet kørt af andre. Til gengæld kørtes årligt et antal frirejser, der fungerede som modydelse for den normale, faste takst.

I Køge var der intet vognmandslav, og her var kørslerne organiseret på en lidt anden vis – måske som kørslerne havde fungeret i Helsingør og København, før vognmandslavene her blev etableret: Omegnens bønder havde forpligtelse til på skift at stille på torvet i Køge med en egnet vogn, så der hver dag var to vogne til rådighed. Mødte de ikke op, fik de en bøde af lensmanden i Roskilde Len, der jævnligt fik lister fra kærnerne over, hvilke bønder, der havde forsømt deres ægter. Bønderne leverede ydelsen som led i deres skattebetaling, og de fik derfor ikke kørslerne refunderet. Bønderne synes ikke at have taget pligten påfaldende tungt, og forsømmelser forekom hyppigt. I 1650 opgjorde kærneren, at Køge havde haft udgifter på 83 rdlr. 1 mk. 12 sk. for kørsler, der burde have været leveret af bønderne. Det svarer til ca. 12 procent af byens samlede udgift til vognægter i det pågældende år.<sup>3</sup>

Kun en tredjedel af Køges rejser blev kørt af bønder: Her var transportbehovet så stort, at vognmændene i byen kunne regne med en god fast indtægt, og de kørte naturligvis altid, når en rejsende havde krav på en vognmandsvogn, der var bedre udstyret end den vogn, en bonde kunne møde med. Kørslerne med vognmænd blev i Køge i pressede situationer suppleret af rekvisitioner på borgernes private vogne. Fælles for disse transporter var, at de i modsætning til bønderne belastede kærnerkassen, idet de skulle have kompensation for deres ydelse.

<sup>2</sup> Bjørn Westerbeek Dahl: På vej i Nordsjælland i 1620erne. *Folk og minder i Nordsjælland 2007*, 62, s. 25-30. – Samme: Hest, én vogn – bort og tilbage. Vognægter til og fra residensen i Nykøbing i 1600-tallet. *Årbog, Lolland-Falsters Historiske Samfund 2011*, s. 20-31, og samme: På vej fra Køge i 1650erne. *Kærnerregnskabs vognægter 1653-58. Køge studier 2010*, s. 5-23.

<sup>3</sup> Køge, Kærnerregnskab 1650.

Vognægtregnskaber har været ført i alle større byer, men indtil videre er det kun lykkedes at finde specificerede regnskaber for Nyborg fra den periode, hvor byen var besat af svenske tropper (februar 1658 til august 1659).<sup>4</sup>

I omfang er vognægtregnskaberne for Helsingør, København og Køge uhyre omfattende. I Helsingør leveredes mellem 1614 og 1658 5.644 vognægter, i København 11.564 rejser i perioden mellem 1624 og 1650 (med huller i 1630erne), og i Køge, der typisk var en gennemfartsby, leveredes 7.433 rejser i ni regnskabsår mellem 1643 og 1658.<sup>5</sup> Det giver i gennemsnit 128 rejser pr. år i Helsingør, 608 i København, og ikke mindre end 825 i Køge.

Disse tal viser jo det absolutte omfang af vognægtkørslerne for de enkelte byer, og det er klart, at belastningen ramte skævt, hvis man henser til byernes indbyggertal. Således slap københavnernes lettest, da der her var godt 40 indbyggere pr. vognægt pr. år, i Helsingør var tallet godt 30, hvorimod Køge som gennemfartsby blev belastet med 1 vognægt pr. 2 indbyggere, eller pr. 3 indbyggere, hvis man fraregner, hvad bønderne fra oplandet ydede på byens vegne.<sup>6</sup>

Når det var vognmænd (eller borgere), der leverede ydelsen, var det hele byen, der betalte for kørslerne. I København og Helsingør, hvor ordningen betaltes af byfogedkassen, kom indtægterne fra en række bøder, fortrinsvis lejermålsbøder og småforseelser af forskellig art samt visse arveafgifter, som åbenbart var indbringende nok til at finansiere de ikke ubetydelige vognægter i disse byer. I Køge betalte borgerne via deres grundskatter.

Priserne var fastsat centralt af kongen og varierede naturligvis fra tid til anden i takt med prisudviklingen. Som grundelement beregnedes en fast takst pr. mil, der dog kun brugtes direkte ved ekstraordinære rejsemål. I København varierede prisen tilmed efter årstiden således, at vinterrejser var 20 procent dyrere end sommerrejser eller i absolutte tal 24 skilling pr. mil for vinterrejser og 20 for sommerrejser i slutningen af 1640erne. Ellers fulgtes en fast pris pr. rejse frem til nabobyerne,

<sup>4</sup> Landsarkivet for Fyn. Nyborg Magistrat. Vognægter 1658-1712 (bortset fra regnskabet for 1658/59 omfatter pakken kun overordnede udgiftsoversigter).

<sup>5</sup> Forfatteren har udarbejdet et register til de nævnte årgange, hvoraf en prøve (omfattende København fra 1.5.1624-11.8.1628) kan ses på Selskabet for Københavns Historier hjemmeside: <[www.kobenhavnshistorie.dk/bog/vognaegt/index.html](http://www.kobenhavnshistorie.dk/bog/vognaegt/index.html)>.

<sup>6</sup> Beregningen for Helsingør og Køge tager udgangspunkt i indbyggertallet i 1672 (på henholdsvis 4.000 og 1.500). I 1650erne var der ca. 25.000 indbyggere i København.

og en tur Køge-København kostede i 1650erne 1 rdlr., Køge-Roskilde 4 mark 8 skilling og Køge-Næstved 1 rigsdaler 1 mark 8 skilling.

Priserne for transporterne var dermed meget høje: Til sammenligning kostede en overnatning i Køge med middagsmad og morgenmad 17 skilling. Ser man på prisen i forhold til lønniveauet i København på samme tid, så svarede det til, hvad en god arbejdsmand kunne tjene på to uger ved arbejde på Københavns befæstning.<sup>7</sup>

Til byfogedregnskaberne for Helsingør og København knytter sig for flere år bilag i form af vognægtsedler, der populært sagt fungerede som en taxabon'er:<sup>8</sup> Når en person skulle rejse fra f. eks. København, blev pågældende udstyret med en seddel, typisk underskrevet af en kongelig person, rigshofmesteren eller en af rentemestrene, i yderst sjældne tilfælde andre, idet dog rigsrådsmedlemmer havde en personlig rekvisitionsret. Denne hjemmel afleverede den rejsende så til byfogeden eller til en af dennes folk på rådhuset, der så skulle sørge for at anvise det nødvendige antal vogne, der kunne føre pågældende frem til første normale skiftested, hyppigst den nærmeste købstad. Fremgangsmåden forklarer, hvorfor de originale vognægtsedler endnu er bilagt byfogedarkiverne.

Vognægtsedlerne er oftest ret summariske i deres informationer om hvem og hvordan. De kunne typisk lyde, som den seddel, prins Christian udstedte for sin sæbesyder Jørgen Voigt, der skulle rejse fra København. "Er vores naadigste befaling, at Claus Raffn byfoged i København forskaffer nærværende seddelviser Jørgen Voigt, vores sæbesyder, en vogn [og] dertil behørighe heste, herfra og til Køge, skrevet på Københavns Slot, den 25. august anno 1644, Christian".<sup>9</sup>

Denne seddel indeholder grundelementerne i, hvad byfogeden havde behov for: Navnet på den, der skulle have kørselsmulighed, antallet af vogne og hvor langt de københavnske vognmænd skulle føre pågældende. Der er ingen grund til at tro, at Voigt kun skulle til Køge, for grænsen for de københavnske vognægter var nabobyerne. Regnskaberne mange vogne fra København til Roskilde eller Helsingør betød således ikke, at

<sup>7</sup> Rigsarkivet, Reviderede Regnskaber, Københavns Fortifikation, Pakke 1, 1647-1649. Ruller over plidsfolk.

<sup>8</sup> Som note 1: Helsingør: 1588; 1630/31-1631/32; 1635/36-1636/38; 1642-1658; København: 1624/25-1631/32; 1637/38-1650. – De få vognægtsedler fra 1588 i Helsingør og vognægtsedlerne fra 1637/38 i København er bilag til regnskaber, der i øvrigt er gået tabt.

<sup>9</sup> Som note 1, København, vognægtsedler 1644/45, bilag 127.



Fig. 1: Firhjulede bøndervogne af den type, der har været brugt i århundreder til transport af gods og personer. Fra Peder Hansen Resen: Kong Frederik den Andens Krønike. København. Paulli 1680, gengivet fra Troels-Lund: *Dagligt Liv i Norden*, 1, 1929.

rejsen ikke gik videre ud på Sjælland – eller for den sags skyld mod Fyn eller Jylland. Helsingør var også sjældent slutmålet for de rejsende fra København, der oftest skulle over Sundet til Skåne eller Norge. Det kan heller ikke undre, at Køge hyppigst optræder som gennemfartsby, og folk fra København skulle enten videre til Nykøbing Falster eller længere sydpå, ja måske helt til Tyskland via Rødby eller Gedser.

Vognægtседlen kunne også indeholde forskrifter om, hvornår og hvor den eller de ønskede vogne skulle møde på et bestemt tidspunkt. Skulle man tidligt op for at nå sit mål i løbet af dagen, kunne det jo være praktisk, at vognen mødte foran ens private dør. Seddelen kunne også angive over for byfogeden, om den rejsende skulle hastigt af sted, om han “iligen skulle fort”, måske for at være i nabobyen på et bestemt tidspunkt.

Vognægtседler var én type rejsehjemmel, egentlige vognpas en anden. Der henvises til dem overalt i regnskaberne, men det er naturligvis ikke så givende, da den rejsende, der jo skulle videre, beholdt sit pas. Til al held findes der imidlertid i det københavnske byfogedarkiv afskrifter af pas fra de fleste år mellem 1634 til 1649 i form af “pasprotokoller”, der giver et glimrende indtryk af rejseaktiviteterne.<sup>10</sup>

I protokollerne kan man så se ordlyden af vognpas, som visse rejsende havde fået i stedet for en vognægtседdel. Passet var ikke som i vore dage et “identifikationsbevis”, men en “billet” til en rejse med angivelse af, hvorfra og hvorhen og hvorover rejsen skulle foregå – og i øvrigt foreskrev, hvor mange vogne og heste den rejsende havde krav på, om pågældende skulle ad en bestemt rute, og om han eller hun havde ret

<sup>10</sup> Som note 1, København, Byfogedregnskaber 1635/36-1646/47; 1648/49-1650/51. – Årene 1635/36-1638/39 betegner år, hvor selve byfogedregnskabet er gået tabt.

til overnatning og fortæring undervejs, fri færge, og om pågældende skulle "bort og tilbage", altså tur-retur.

Som eksempel på et vognpas skal her gengives et pas, som Christian den 4. udstedte den 31. oktober 1635 til sin artillerimester Bertel Lauridsen Alsted: C4 gør alle vitterligt, at vi nådigst har ladet affærdige nærværende Bertel Lauridsen Alsted, vor arkelimester herfra at omkringrejse her udi riget til at besigtige salpeterhytteværkernes tilstand, og siden efter lejligheden hid tilbage igen, thi [dvs. da] beder vi og byder vores fogeder, embedsmænd og alle andre, som han på samme rejse hænder for at komme, at [de] forskaffer behørigte heste og en vogn frem og tilbage, fri færge over færgestæderne, så han uden nogen forsømmelse af sted kommende vorder, ladendes det ingeniunde. Givet på vort slot København, den 31. 8-bris 1635.<sup>11</sup>

Den hyppigste pas-udsteder frem til 1647 var dog prins Christian, hvis kancelli brugte en noget anden formulering: "Vi Christian den femte med Guds nåde Danmarks, Norges, Venders og Gothers prins, hertug i Slesvig, Holsten, gør vitterligt, at nærværende hans kongelige majestæt, vores elskelige kære hr. faders kapelmester Heinrich Schütz er på hans rejse fra København til Nykøbing og derfra til Rostock, thi [da] er derfor til højbemeldte hans majestæts embedsmænd, borgmestre, fogeder og alle andre, som han forkommendes vorder, vores nådigste begæring, at I forskaffer ham fri befordringsskab med heste og to vogne, disligeste fri færge over færgestæderne, så han uden nogen forsømmelse velbefordret af sted kommende vorder, der med ske vores nådigste begæring. Givet på Roskildegård, 9. maj 1635. Under vor signet Christian"

Som det ses er vognpassene udformet efter en skabelon, lidt i stil med middelalderens diplomer, med brug af faste vendinger og ledopdelt. Formuleringerne er gentaget i en uendelighed med udskiftning af dato og navne. I pasprotokoller findes ca. 7.000 kopier af vognpas, idet det dog skal bemærkes, at gjaldt et pas for flere rejser, altså fungerede som generalpas, og blev brugt flere gange, så indførtes det troligt gang på gang, selv inden for samme regnskabsår. Antallet af forskellige vognpas er således noget lavere, vel en ca. 6.500.

Som pasudstedere optræder foruden kongen og prins Christian også rigshofmester Corfitz Ulfeldt og kongens yngste søn grev Valdemar Christian. Antallet af pas fra deres hånd er dog uhyre begrænset.

<sup>11</sup> København, Byfogedregnskaber, Pasprotokol 1635/36, 31.10.1635.



Kongens lokale embedsmænd beordres – og hos prinsen bedes de – om at bistå den rejsende, som man kunne forvente. De rejsende skulle have fri overfart ved bælder og sunde, og undertiden ses det også, at den rejsende kunne forvente at få fri fortæring og natteleje undervejs i byerne.

En speciel omstændighed opstod, når rejsen mod Norge passerede grænsen til Sverige eller danske gesandter skulle gennem det halve Sverige på vej til Stockholm. I sådanne tilfælde blev ordren om at understøtte den rejsende udvidet med en opfordring til svenske embedsmænd med standardformuleringen “er så vores nådigste begæring til alle kongelige i Sverige statholder, officerer, borgmestre, rådmænd fogeder og alle andre, hvem fornævnte ... med dette vores pas hænder at forekomme, at I lader ham fri og uhindret passere og repassere, sligt vil vi igen med al nåde forskylde, om nogle af kongelige majestæt i Sveriges undersætter os eller dem, som haver på vores vegne at kommandere forekommende vorder”.<sup>12</sup> Det var et sjældent, men praktisk eksempel på nordisk forbrødring i en krigs- og krisetid.

“Modydelsen” var som antydnet, at svenske gesandter på samme vis kunne bruge svenske pas på deres rejser, når de skulle til den danske konge. Således fik de to svenske gesandter Christoffer Ludvig Rasch og Carl Banner den 8. november 1627 ti vogne fra København til Roskilde på et pas, udstedt af Gustav Adolf på Kalmar Slot 26. oktober samme år.<sup>13</sup>

Der var naturligvis ingen problemer med rejser til eller gennem Slesvig-Holsten, hvor kongens amt- og bestillingsmænd på samme måde blev bedt om at bistå den rejsende.

Regnskaberne antyder meget lidt om rejseruterne: I Helsingør kunne man nå Frederiksborg/Hillerød på nogle få timer, men skulle man helt til København var det praktisk, at Rungsted Kro lå midtvejs, så man kunne overnatte, hvis turen begyndte sent på eftermiddagen.

Ikke overraskende tegner København sig som rejsemål for langt den overvejende del af rejserne fra Helsingør: Kom man til søs fra det store udland udskibedes man ofte på reden i Helsingør og fortsatte derefter over land ind til hovedstaden. Helsingør tog også det meste af trafikken mellem København og henholdsvis Skånelandene og Norge. Rejserne mod København udgør ca. 87 procent af det samlede antal rejser fra Helsingør. Frederiksborg tegner sig for 11 procent af de øvrige rejser, 1/2

<sup>12</sup> Her citeret fra Christian den 4.s pas for Peder Vibe, 14.3.1643, København, Byfogedregnskaber, Pasprotokol 1642/43, fol. 104a.

<sup>13</sup> København, Byfogedregnskab 1627/28, bilag 308 og 309.

procent gik til Slangerup, hvor der var skiftested på vejen til Roskilde, og mål som Hørsholm, Ibstrup, Gilleleje, Esrum og Ballerup (velsagtens den kongelige jagtgård i Ganløse) fra Helsingør kan tælles på en hånd.

Denne ensidighed skyldes naturligvis Helsingørs geografiske placering: Rigere folder rejsemålene sig ud i alle retninger fra København: Som man kunne vente gik hovedparten af rejserne mod Roskilde (40 procent), Køge (25 procent) eller Helsingør (22 procent). De øvrige breder sig ud over det meste af det nordøstlige Sjælland med den kongelige jagtgård i Ganløse og de kongelige slotte i Ibstrup (Jægersborg) og senere Dronninggård som hyppige mål. Også herregårdene Svenstrup og Vallø var tit genstand for de københavnske vognmandskørsler, da de i perioder var ejet af fremtrædende rigsrådsmedlemmer, som kongen, Kancelliet eller Rentekammeret førte omfattende brevveksling med. Kørslerne gjaldt dog også for ejerne, når de skulle tilbage til deres gård efter besøg i København.

Vognægteerne i København kunne undertiden være temmelig korte: Således optræder en del kørsler til Dronningens Have lige uden for Vesterport. Også Skovshoved må henregnes til de mere beskedne ture. Ved kontrær vind blev passagerer ofte ind- og udskibet her og det udløste så en vognægt.

Rejsemønsteret fra Køge er præget af regnskabets høje detaljeringsgrad, hvor man ikke blot får oplyst målet for den aktuelle kørsel for bønder og vognmænd, men også det overordnede rejsemål: Køge tog naturligvis den væsentligste trafik mellem København og Sydsjælland, Lolland-Falster og Tyskland, men påfaldende mange rejser fra København gik over Køge og videre enten via Ringsted til Korsør i retning af Fyn og Jylland eller via Lolland til Slesvig og Holsten.

Mellem København og Køge lå Køge Kro, der ikke omtales som skiftested i perioden frem til 1653, men som da pludseligt optræder i vognægtregnskaberne for en del af rejserne fra Køge mod København. Indtil den tid synes kørslerne at have været gennemgående – uden overnatning eller skifte på den gamle kro.

Sydpå fra Køge gik næste etape videre til Tryggevælde, der ikke blot var en gammel kongsgård med overnatningsmulighed, kro og skiftested. Ved Tryggevælde lå også herredsgrænsen, der markerede udstrækningen af Køge bys forpligtelser.

Overnatning vedkom normalt ikke byfoged eller kæmner: Kun kongens liggere og postbude havde ret til fri overnatning på byens vegne, og i tilgift fik de et aftensmåltid og morgenmad, før rejsen gik videre.

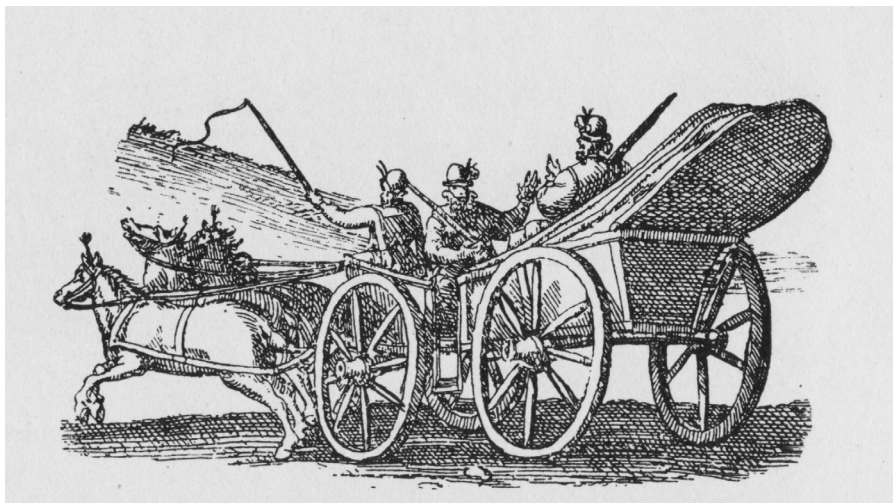


Fig. 2: Vognmandsvogn med forspand af tre heste kunne være brugt til en vognægtkørsel fra København i 1600-tallet. Fra Braunius og Hogenbergs *Theatrum Urbium*s prospekt af København, 1587, gengivet fra Troels-Lund: *Dagligt Liv i Norden*, 1, 1929.

De havde ofte selv heste med, og disse fik da foder. Kom liggere og bude til hest – uden vogn, fik de naturligvis også mad og en seng samt hø til dyrene. Disse udgifter indgår i vognægtregnskaberne, men de kan jo strengt taget ikke betragtes som vognægter.

Selvom rejserne i 1600-tallet omfattede langt mere end kørsler for kongen og hans folk, så hændte det, at byerne blev bedt om at bistå, når kongen eller prinsen skulle rejse. Det kunne være ganske omstændigt: Den 7. april 1643 passede prins Christian med sin svoger hertug Moritz af Sachsen samt hele hofstaben Køge på vej fra Nykøbing til København over Roskilde. Selvom flere kunne køre sammen, krævede det ikke mindre end 57 vogne, der skulle stå parat på én og samme dag. Det kunne Køge naturligvis ikke klare alene, og her benyttede man sig af muligheden for at få hjælp fra omegnens bønder. Den 4. april havde man fået meddelelsen om den store transport, og borgmesteren i Køge havde derfor sendt bysvenden Niels Pedersen til Roskilde for at udvirke en ordre hos lensmanden Niels Trolle til bønderne i Ølsemagle og Havelse sogne om at bistå ved prinsens rejse.

Prinsen og hertugen fik ikke stillet vogne til rådighed, men fik til gengæld friske heste spændt for deres egne, private vogne, der givetvis var langt bedre udstyret end, hvad selv den bedste borgervogn i Køge kunne præsentere. Mærkeligt nok var det heller ikke Køges vognmænd, der

leverede disse heste, men bønderne i oplandet. Således leverede Søren Nielsen i Ølby de heste, der blev spændt for prinsens vogn. Hertug Moritz karm blev ført af tre tospand, udlånt af borgere i Køge.

Antallet af vognmænd i Køge var i det hele taget ret beskedent, og størsteparten af de 57 vogne blev leveret og kørt af bønder fra Ølby, Ølsemagle, Store og Lille Salby, Højelse samt Skensved. Det var vogne til mundkokken, hofjunkere, kammerjunkere, edelknabere, lakajer, og også prinsens musikanter blev transporteret på disse vogne, hvorimod kammer- og vaskepiger samt jomfruer af forskellig art fik en eller flere borger- eller vognmandsvogne til deling.

Enkelte af følgets vogne transporterede kun gods: Vognmanden Hans Jørgensen førte hertug Moritz bagage, og Køgeborgeren Zacharias Lyttkens havde æren af at transportere prinsens seng fra Køge videre til Roskilde. Bønderne tog sig af fadeburet.

Det kan fastslås med sikkerhed, at Køges vognmænd blot leverede ni af de 57 vogne, der blev brugt, og det var vel det maximale, de kunne sætte ind. Andre borgere afgav ti vogne som et supplement hertil, og bønderne kørte således broderparten, altså 38 vogne.

En sådan dag har Køge stået på den anden ende: Vognmænd og bønder skulle stå parat, når prinsen kom, og når han og følge var ankommet, skulle der skiftes heste og bagage flyttes over fra de vogne, der ankom, til dem, man skulle videre med.

De velbevarede vognægtregnskaber med deres mange tusind navne er en noget overset kilde til datidens kulturhistorie, og det er også forståeligt, når man ser de endeløse regnskabssider for betalingen af transporter af stort set alle slags folk.

Regnskaberne er fulde af store og små oplysninger om de rejsende og deres rejse: Rigsråder rejste til og fra møder med kongen og hinanden, gesandter ekspederedes videre efter endt foretræde, der førtes bryhanøl til "de unge herrer i Sorø" (d.v.s. den senere Frederik den 3. og hans lillebror hertug Ulrik), der hentedes enebær i Skåne til dronning Sophie i Nykøbing, læger besøgte den udvalgte prins Christian osv. Vognægtregnskaberne vidner om en meget livlig landevejstrafik.

Med deres detaljeringsgrad kan man naturligvis følge enkeltpersoner på deres færd rundt på Sjælland. Det omtalte pas for Heinrich Schütz fortæller om hans tilstedeværelse i København og Nykøbing i forsommeren 1635 og hans videre rejse til Tyskland over Rostock, og det er indtil videre den eneste omtale af den berømte komponist og musiker i vognægtregnskaberne.

Andre kan man følge fra år til år og fra slot til slot: Som eksempel skal nævnes prinsens "fiolist" Jacob Faucart, der dukker op regnskaberne i august 1626, da han i København fik to vogne til Frederiksborg. I december samme år fik han igen en vogn fra hovedstaden til Frederiksborg, angiveligt fordi "han skulle til prinsen". I juni 1627 opholdt hans sig i Segeberg, hvor prinsen udfærdigede et pas for ham, og med det fik han i begyndelsen af juli en vogn fra København til Roskilde, måske på vej tilbage til Holsten. I februar 1628 skulle han igen til prinsen, der opholdt sig i Helsingør, og således kunne man fortsætte. Selvom han i 1634 overgik til kongens stab af musikere, spillede han fortsat for prinsen, og i maj 1637 blev han kaldt til Nykøbing med sine "medbrødre". I vognægtssedlen fra København nævnes det, at de skulle have vogne før nogle drabanter, der skulle samme vej.<sup>14</sup> Faucart nævnes i de københavnske regnskaber i alt 13 gange, senest i 1640, da han fik to vogne til Roskilde. I Helsingørs vognægtregnskaber optræder han kun tre gange, alle tre gange i forbindelse med besøg hos prinsen på Kronborg i 1638. Køgeregnskaberne er kun registreret fra og med 1643, og da han døde i 1641, er han af gode grunde ikke nævnt heri.

Fra samfundets bund kan man følge fanger og løsgængere, der var blevet indsamlet rundt om i landet og som skulle arbejde i tugthuset eller i børnehuset i København. De var naturligvis altid under ledsagelse af en eller flere bysvende, der skulle føre dem til deres bestemmelsessted. Ved overnatninger i Køge fik både ledsager og fange i øvrigt mad og drikke og en seng at sove i.

En enkelt heks støder man også på: Da "troldkvinden" Maren Splids i oktober 1641 var blevet dømt som heks, fik hun efter kongeligt pas den 12. oktober to vogne til Roskilde på sin rejse til hjembyen, der skulle sørge for afbrændingen. Hun – eller rettere følget – rejste på kongens pas.

En enkelt transport – dog uden vogn – skiller sig ud fra de øvrige, da kongens staldkarl Erik Lauridsen 30. juli 1653 førte en "dromedarius" fra København til Køge på vej til Dresden. Han selv red på en hest og dromedaren blev ført af en dreng. Efter at have afleveret dyret i Sachsen, passerede han igen Køge 5. september denne gang på vej til København.<sup>15</sup>

Mellem hoffolk og forbrydere rejste så alle mulige personer frem og tilbage: Toldere og kæmnere skulle have deres regnskaber revideret i

<sup>14</sup> København, Byfogedregnskab 1637/38, bilag 79.

<sup>15</sup> Køge, Kæmnerregnskab 1653, 30.7.1653.

Rentekammeret og hos dertil udpegede rigsrådsmedlemmer. Det udløste vognægter på både hen- og tilbagerejsen. Officerer skulle frem til deres regiment og et utal af kongelige bude sørgede for, at ordrer og breve kom rettidigt frem.

Vognægterne i København blev som følge af klager fra borgerne i sommeren 1650 afløst af en fast pengeydelse, og derfor kan man ikke følge rejserne længere frem i tiden. Men i andre byer – således både Helsingør og Køge – fortsatte ordningen frem til Karl-Gustavkrigene 1658-60.

Også krigen kan spores i regnskaberne: I Køge oplevede man således på ganske tæt hold den svenske besættelse af Sjælland i februar 1658: Forinden, den 6. januar var Frederik den 3.s hoffourer Bengt mødt op i Køge med en vognrulle, da kongen og dronningen agtede sig til Lolland, men allerede dagen efter kom der besked om, at deres rejse var aflyst. Det kan naturligvis skyldes den hårde frost, der på samme tid krævede, at der var slæder og ikke vogne til rådighed for de rejsende på Køge Torv. Men hvor om alting er, så spores en stigende uro med vogne til kongelige liggere, der hastigt skulle med breve mellem København og Lolland og officerer, der førte ammunition til Nakskov. Den 31. kom så et bud fra København om, at Fyn var taget af fjenden og med forholdsordrer til officererne på Lolland.<sup>16</sup>

Den vanskelige situation blev imødegået nogle dage senere, da Køge den 8. februar måtte levere 29 vogne til Joachim Gersdorf, Christen Skeel og den engelske gesandt, der agtede sig til Rudkøbing via Lolland for at forhandle med Karl den 10. Gustav. Den helt ekstraordinære situation var årsag til, at vognene skulle køre helt til Præstø og ikke som vanligt blot til herredsgrænsen ved Tryggevælde. Vognene blev leveret af borgerne, der måtte låne deres private køretøjer ud, og selv kæmneren måtte midlertidigt afgive sin vogn. Følget nåede som bekendt ikke Rudkøbing, før de mødte fjenden i Vordingborg, og borgerne i Køge måtte den 10. give en trompeter fra "gesandterne på rejsen" en vogn, så han hastigt kunne komme til København med "breve til kongen" om det chokerende budskab. Han returnerede den 12. med ordrer til gesandterne. Regnskabet viser, at der samme dag førtes to vogne med "munition" ind til København.

Den 13. februar dukkede så de første svenskere op i Køge: Det var en kvartermester, der skulle til Roskilde med et beskærmelsesbrev fra

<sup>16</sup> Køge, Kæmnerregnskab 1658, 6.1., 7.1., 31.1.1658.

Vt Byfogeden Jørgen Kongl. Majest. Ingeniør  
 Gottfried Hoffmann en Borger i Helsingør  
 hery sønige for en Sæfne til Helsingør  
 som skal komme, som end Sæfne til  
 Hoffert Komman, Hans Kongl. Majest.  
 Beføling, etc. Helsingør d. 8. August  
 Christoffer Bille

Fig. 3: Christoffer Billes vognægtseddel fra 8. august 1658 til byfogeden i Helsingør med anmodning om "ufortøvet" at skaffe Gottfried Hoffmann en vogn, så han kunne komme ind til København. Hoffmann var kongens ingeniør og ansvarlig for befæstningen, og nåede at slippe ind i hovedstaden, før svenskerne den 11. februar begyndte deres belejring af byen. Rigsarkivet, Helsingør Byfogedarkiv, 1658/60, bilag 14.

svenske kongen på Roskilde Domkirke og de kongelige begravelser. Da Karl Gustav i sine unge år havde passeret Danmark på sin store udlandstur, havde han besøgt kirken, hvis kongelige begravelser åbenbart havde imponeret ham i den grad, at han ikke ønskede at de nu blev plyndret.<sup>17</sup> Karl Gustav selv optræder indirekte i Køges vognægtregnskab for den 17. februar, da vognmanden Thomas Nielsen Guldsmid fik udbetalt småbeløb for efter borgmesterens ordre at have vist ham vejene til Ringsted og Vallensbæk.<sup>18</sup>

Helt så dramatisk kan man ikke følge krigen i Helsingør, hvor der bortset fra nogle vogne til officerer og brevbude blot optræder en kørsel for svenskekongens staldmester den 7. marts til København. Hans vognægtseddel var blevet udstedt af de svenske myndigheder i Helsingborg samme dag.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Erik M. Fant: *Itinerarium R. Caroli Gustavi com prolegomenis et notis*. Upsaliae, 1786, jf. Bjørn Westerbeek Dahl: Johanssons første besøg. *Skalk*, 2012, nr. 3, s. 11-15.

<sup>18</sup> Køge, Kæmnerregnskab 1658, 8.1., 10.1., 12.1. og 17.1.1658.

<sup>19</sup> Helsingør, Byfogedregnskab 1657/58, bilag 213.

Frem til den svenske evakuering af Sjælland den 1. maj kan man fra Køge konstatere omfattende svenske troppeflytninger og indkvarteringer af syge svenske soldater i landsbyerne, samtidigt med, at Peder Jensen som dansk postbud besørgede breve til og fra Lolland. Allerede den 4. marts var postforbindelsen til den svenskbesatte landsdel åbenbart genetableret.<sup>20</sup>

Det uventede svenske angreb på Sjælland den 7. august 1658 ses også i vognægtregnskabet fra Køge, da de første svenske officerer allerede dagen efter dukkede op i byen. Det er antageligt sket sent, for de overnattede hos en menig borger og fik så anvist en borgervogn, der skulle føre dem til Valbygård (nuværende Juellinge) på Stevns. Det blev den sidste vognægt fra Køge.<sup>21</sup>

Samme dag rekvirerede slotsherren Christoffer Bille i Helsingør friske heste til to ryttere, som skulle ride mod Roskilde for at høre, om det var rigtigt, at fjenden havde gjort et indfald på Sjælland. Den ene rytter skulle dog kun til Slangstrup, for at stå frisk og parat til at returnere hurtigt, når den anden havde hørt nyt i Roskilde.<sup>22</sup> Herefter blev forholdene i Helsingør så kaotiske, så man måtte opgive enhver regnskabsførelse i forhold til vognægter for fjenden.

I Køge kunne kærneren fortsat føre sine regnskaber, men overraskende nok omfatter de ikke mere vognægter, selvom de i øvrigt vidner om krigens trængsler for den lille by. Hvad angår vogne og transporter må man gå ud fra, at svenskerne har taget sig selv til rette ved beslaglæggelser og rekvitioner, der ikke har sat sig spor i regnskabafreggelsen for kærnerkassen.

Det bevarede regnskab for vognægter i Nyborg dækker alene perioden under den svenske besættelse 1658-1659. Det er et regnskab, der viser, at byen i perioden 14. februar 1658 til 4. august det følgende år ydede 478 vognægter.<sup>23</sup> Borgerne ydede vogne proportionalt i forhold til skatteansættelsen af deres ejendomme, men det indebar tilsyneladende ikke en egentlig betaling for ydelsen. En aktuel undersøgelse af regnskabet viser, at vognægterne fortrinsvis blev brugt til kørsler med

<sup>20</sup> Køge, Kærnerregnskab 1657/58, marts-april og særligt 4.3.1658.

<sup>21</sup> Køge, Kærnerregnskab 1658/59, 8.8.1658.

<sup>22</sup> Helsingør, Byfogedregnskab 1658/60, bilag 15.

<sup>23</sup> Korsør opgjorde antallet af sine vognægter i samme periode til 768 – desværre uden specifikation af de rejsende, jf. Rigsarkivet, Rentekammeret, 214.30, Kommissionsakter vedr. overtilsyn med kgl. slotte m.v. Korsør Len. Oversigt over skader i Korsør 1658-60 af 1.9.1660.



svenske officerer til Odense, men påfaldende mange vognægter gik fra Nyborg ud til fynske herregårde, hvor svenske officersfruer var indkvarteret.<sup>24</sup>

Efter 1660 ændres ydelsen, så købstæderne alene var forpligtede til at føre kongens "Fædebord og Vildt" videre mod nabobyen, og kun mod forevisning af kongens eget eller overjægermesterens pas.

Som omtalt blev ydelsen allerede afløst af en pengeafgift i København i 1650 efter gentagne klager over vognægternes omfang, og det har givetvis også været tilsvarende klager fra landets øvrige købstæder, der er begrundelsen for deres ophør i 1661. De nye bestemmelser fremgik indirekte i forordningen om generelle priser og takster for vognmandskørsel fra 7. maj 1661, der betegner afslutningen på de mange vognægtkørsler for borger og bønder, når det ikke lige gjaldt kongerejser eller helt ekstrordinære situationer.<sup>25</sup> Bestemmelsen blev gentaget i forordningen om købstæderne fra 1682.<sup>26</sup>

I deres storhedstid kan vognægterne belyse den landværts persontrafik, der udsprang af statens behov for befordring, og de giver en enestående mulighed for at følge de rejsende rundt i landet.

## ZUSAMMENFASSUNG

BJØRN WESTERBEEK DAHL: *"In öffentlichem Auftrag". Fuhrwagenrechnungen im 17. Jahrhundert*

Für die Jahre 1614 bis 1658 lassen sich für die drei dänischen Städte Helsingør, Kopenhagen und Køge die Reisewege von Reisenden verfolgen, die Fuhrwagen in Anspruch nahmen. Seit dem Mittelalter hatte der König das Recht, Wagen in den Städte anzufordern, wenn er, Mitglieder seiner Familie oder seiner Kanzlei sie benötigten. Mit der Zeit wurde das Recht auf andere Personengruppen erweitert, und um 1600 umfasste es alle königlichen und staatlichen Beamten – von Briefträgern bis zu Reichsräten.

Über diesen Reisen wurde in den Städten genau Rechenschaft gehalten: Von Tag zu Tag sieht man hier die Namen der Reisenden, die Anzahl der gelieferten Wagen und Pferde, die Namen der Fuhrmänner – und natürlich wie weit diese für die Reisenden gefahren sind.

<sup>24</sup> Bjørn Westerbeek Dahl: *Kørsler for fjenden. Vognægter i Nyborg 1658-59. Nyborg før & nu*, 2010, s. 16-27.

<sup>25</sup> Forordning om Forandring i den sidst paabudte Konsumtion, 7.5.1661.

<sup>26</sup> Forordning om Købstæderne, 28.1.1682.

Das Material ist überaus umfangreich: Eine vorläufige Aufarbeitung zeigt, dass über 25.000 Reisen in den Rechnungsbüchern der drei Städte eingetragen sind.

Die Fahrt wurde über Bestellscheine oder königliche Pässe gewährt, die für mehrere Jahre noch vorhanden sind, bzw. in Original und Kopie. Sie ergänzten die Rechnungen mit Auskünften über den Zweck der Reise, die Reiseroute, von wo bis wo die Reise sich erstreckte usw.

Mit den Abrechnungen, Scheinen und Pässen folgt man Amtsmännern, Gesandten, Ingenieuren, Tischlern, Musikern und bildenden Künstlern und vielen anderen auf ihren Reisen. Die Abrechnungen geben ein buntes und detailliertes Bild der Gesellschaft der dänischen Spätrenaissance und des Lebens auf den Landwegen des 17. Jahrhunderts.