

Roadpricing

- det har vi da haft

Historien
om milepenge
fra 1661



AF JØRGEN BURCHARDT
Forsker
Museum Vestfyn
jorgen.burchardt@mail.dk

Der bliver talt meget om brugerbetaling og ikke mindst om, hvordan trafikanter i en grøn økonomi skal betale for at benytte vejnettet. Her er roadpricing en af løsningerne, hvor man betaler efter, hvor meget man kører på vejene.

Roadpricing er faktisk ikke noget nyt i Danmark. Det har fungeret i mere end 150 år. Har du ikke hørt om det? Det tænkte jeg nok, for det er ikke nævnt i skolernes historiebøger. Heller ikke de få transporthistorikere kender særlig meget til fænomenet, der også kun er nævnt enkelte steder. Så her får du den første større fortælling om roadpricing i Danmark.

Roadpricing blev indført i 1661. Danmark var i stor økonomisk krise efter tre uheldige krige mod Sverige. I de sidste krige, Karl Gustav-krigene, havde hele Danmark været besat af den svenske arvefjende, og kun København holdt stand efter den

svenske hær ellers flere gange havde forsøgt at storme byen. Det hele endte med en forordning, den såkaldte "freden i København", hvorefter det danske rige ikke mere omfattede Skåne, Halland og Blekinge.

Danmark var forarmet, og da enevælden indførtes i 1660, var vejen banet for, at staten kunne indføre skrappe love for at samle penge til den meget slunkne statskasse.

En af disse love var indførelsen af milepenge ifølge en forordning af 7. maj 1661. Fremover skulle (de professionelle) vognmænd betale en afgift for hver mil, de kørte. Der var altså tale om en afgift på kommerciel kørsel.

Pengene skulle opkræves, og her fandt embedsmændene i 1661 ud af, at det kunne ske i forbindelse med en ny afgift "portkonsumtionen". Det var en slags omsætningsafgift indført et par år tidligere »

Professionelle vognmænd skulle fra 1661 betale en afgift efter den kørte afstand, de såkaldte milepenge. Når de kom hjem fra en tur, skulle de afregne beløbet med konsumptionsbetjenten ved acciseboden. Her er en vogn på vej til Nørreport i København (udsnit af stik af Frederik Ludvig Bradt, cirka 1765, Statens Museums for Kunst).





Konsumptionsbetjenten gør høfligt damen opmærksom på, at hun er ved at smugle en skinke ind i byen. Bagved undersøges en vogn for eventuelle smuglervarer, mens den bevogtende soldat ser til. Hvis vognen blev kørt af en vognmand, skulle han ud over konsumptionsafgiften betale milepenge (1831, Wilhelm Marstrand, Statens Museum for Kunst).

i 1657 til at supplere afgifterne fra skibes betaling af told og andre afgifter. Konsumtionen opkrævedes af levnedsmidler, drikkevarer og andre varer, når vogne nåede indkørslen til en købstad. Det tog en del tid at få den nye skat indkørt, men i slutningen af 1600-årene havde de fleste købstæder fået opført små huse ved byernes indkørsler – i folkemunde kaldet accisebod - hvor en betjent ved Nørreport, Vesterport, Østerport eller Sønderport nysgerrigt undersøgte alle vogne og modtog en nærmere udregnet afgift. Forvalteren skulle samtidig opkræve en række andre af de afgifter, som bureaukraterne i København havde fundet på – afgifter på bryllupper, afgift på græsning og altså også milepenge.

En besværlig administration af milepenge

Sådan var intentionerne, men et er at udstede en lov, noget andet at få borgerne til at overholde den. Lad os se nærmere på den administrative konstruktion. At være vognmand havde længe været et etableret fag, og faget var organiseret med laugsrettigheder. Det gav vognmændene store rettigheder, men de blev også pålagt pligter. I København havde vognmændene siden 1478 været med i vognmandslauget. På den tid i den sene middelalder var laug vigtige for, at samfundsøkonomien fungerede, og alle store byers fag havde deres erhverv og håndværk organiseret i laug.

Der blev stillet krav til medlemmerne

i vognmandslauget. For at blive medlem skulle man have heste og vogn, og man skulle overholde en række regler, som fx at man skulle køre, når det blev ens tur, selvom turen måske ikke var særlig indbringende. Omvendt blev medlemmerne beskyttet mod konkurrence, idet der var en øvre grænse for antallet af medlemmer i laudet. Samtidig skulle medlemmerne køre efter bestemte takster.

I 1615 begyndte staten at blande sig i disse takster, da rejsende havde klaget over tidens høje udgifter. Kongen underskrev en forordning, som starter med at brokke sig over "uskikkelighed og misbrug", når vognmænd og andre tog for høje priser. De opfordres til "ikke mere tage eller give for nogen vare, end som kristelig, tilbørlig og ret kan være". Priserne på brød, vin, kød og meget andet blev de lokale byråd bedt om at holde styr på, men for transportfagene blev der givet detaljerede retningslinjer om færgemænd og vognmænds takster. Vognmændene måtte på sommerens relativt gode tørre veje kun tage 16 skilling per mil, men i vinterens kolde tid på ofte oversvømmede veje var prisen 24 skilling "og ikke mere", lød formaningen.

Problemer med byer uden vognmænd

Ikke alle byer var så store, at det var muligt at leve af at være vognmand. I storbyen København var der tilstrækkeligt med opgaver, men mange byer havde

En milevogn – også kaldet et hodometer – målte afstande på veje, og med denne viden kunne tegnes landkort. Man lærte også afstandene mellem trafikens knudepunkter at kende. Herved vidste en vognmand, hvor mange mil hans vogn havde kørt, og han kunne opkræve det rette beløb hos kunden og afregne milepenge med konsumptionsbetjenten (antagelig fra Ole Rømers tid o. 1790; Nationalmuseet).



faktisk ingen egentlige vognmænd. I stedet udførtes arbejdet af de bønder, købmænd eller andre, som havde en vogn med heste ledige, når behovet opstod. Embedsmændene i København var opmærksomme på ikke-vognmændskørsel, og man ønskede derfor at vognmænd fik eneret på at køre, så der blev styr på området – herunder muligheden for at lægge den nævnte skat på kørsel. Der udstedtes derfor samtidig i 1661 en lov med krav om, at der skulle være et vognmandslaug i alle danske købstæder. Alle disse laug skulle ledes af en oldermann, så der blev orden på, at rejsende kunne transporteres til den næste by.

Det var et flot ønske, men som mange politikere senere også har oplevet, lever virkeligheden ikke altid op til deres ønsker. Sådan var det også her: Mange mindre købstæder fik ingen laug. Købstædernes borgmestre evnede ikke at gennemføre de københavnske embedsmænds urimelige ønske. En by som Aarhus fx havde i 1769 kun 3.600 indbyggere, hvorfor transportbehovet var begrænset.

Politikerne forsøgte fortsat at få systemet til at fungere, men forgæves. I begyndelsen af 1800-årene blev det helt galt.

Napoleonskrigen ødelagde samfundets økonomi, og samtidig var mange unge mennesker indkaldt til værnepligt. Her måtte lovgiverne stramme betingelserne, for nu skulle byernes erhvervsdrivende køre som vognmænd, bare de havde et par heste og en vogn, blot der opstod et behov. Lovgiverne havde dog en vis forståelse for de erhvervsdrivende, eller i hvert fald for deres heste, for man kunne ikke beordre dem til at køre, hvis hestene ikke havde nået at hvile i lige så lang tid, som deres sidste rejse var mile lang.

Måling af mil

Milepenge skulle, som navnet angiver, betales efter kørte mil. Datidens hestevogne havde ikke installeret kilometertæller, endsige miletæller, så det var ikke helt let at angive de eksakte kørte mil. Datidens erhvervsdrivende havde dog et rimelig klart billede af den kørte distance. Selvom mil faktisk ikke havde den samme længde landet over, fandt man nogenlunde ud af datidens afstande, da det havde været anvendt i generationer. Fx havde købstædernes håndværkere ofte monopol på håndværket og handel i pågældende by og et bælte uden om byen. Køb-

stæders opland var for det meste to mil, men der fandtes opland på ni mil og på en mil. Byernes erhvervsdrivende har helt sikkert vogtet nidkært om disse områder, og de kendte afstandene helt knivskarpt.

Astronomen Ole Rømer er kendt for at foranstalte en opmåling i Danmark i slutningen af 1600-årene med henblik på en systematisk opstilling af milesten. Mindre kendt er tidligere opmålinger og måske også tilhørende opsætning af milepinde. Allerede i 1395 ønskede statsadministrationen under dronning Margrethe, at der skulle bygges kroer for hver fjerde mil af hensyn til de vejfarende. Herved ved vi, at man allerede på det tidspunkt var fortroelig med at måle mil. Godt 100 år senere angiver Christian II's lov en aflønning af brevbærende løbere efter tilbagelagt mil, hvilket igen viser brugen af mil som længdemål.

Første gang vi har dokumenteret brug af milepæle, fortæller kong Frederik II indirekte i 1586, idet han klager over, at "nogen har gjort fortræd på kongens vej i Københavns len ved at afslå de fjæl, der var afmærket, hvor hver halve og hele mil er". Der var altså før 1586 sat brædder op til at afmærke afstande. »

Bedre gik det ikke for hans søn, Christian IV, som igen fik ødelagt sin kongevejs skilte. Ødelæggelserne skete i 1592, hvor kongevejene trods kongens forbud benyttedes af bønder og andre uvedkommende.

Ole Rømer er kendt for en milevogn (en såkaldt hodometer), der kørte rundt i Danmark og opmålte. Mange årtier tidligere havde sådanne milevogne faktisk kørt rundt. Antagelig allerede i begyndel-

kunder til at beklage sig over, og de nægtede at betale. Vognmændene fik derfor en anerkendt opmåler til at måle vejen, hvorved det faktisk viste sig, at vejen var endnu længere end fem mil.

Afgiften per mil holdt sig i mange år. Vognmandens maksimalpris ændrede sig derimod meget. I 1680 var prisen for kørsel hævet drastisk i forhold til 165 år tidligere. Samtidig var der forskel på taksterne på hovedruten København-Korsør og den

På samme tid strammede staten områdets styring. Man ønskede, at lokale embedsmænd skulle sikre, at alle folk med heste og vogn deltog i transportvæsenet, hvis der ikke kunne etableres et vognmandsdrag, eller hvis der blot var en enkelt vognmand i området. Herved kunne man få et fungerende postvæsen, når vognmændene i stor udstrækning fik monopol på transporten mellem poststationerne.

Desværre blev landet endnu engang involveret i en krig i 1806, hvorved staten måtte opfinde nye indtægtsmuligheder. Den hævede derfor også taksterne på de hidtidige indtægtskilder.

Ønsket om et stærkere transportsystem og en ny krig ændrede forholdene for landtransporten. I 1797 blev det bestemt, at ikke kun vognmænd, men at alle, der transporterede varer for andre, skulle betale milepenge. I 1803 blev afgiften forøget en ottendedel og i 1806 yderligere til seks skilling. I 1804 blev en helt ny afgift oven i milepengene indført, idet der skulle betales en omsætningsafgift på selve rejsens pris. Igen var der forskel i prisen mellem landsdelene, hvor Sjælland og Fyn skulle betale fire skilling af hver indkommet rigsdaler, mens de øvrige provinser skulle betale otte skilling. Omregnet betød det en forøgelse af udgifterne på mellem fire og ni procent.

Milepengene var oprindelig blot en ny statslig indtægtskilde i trængte tider, men nogle af de nye forøgede afgifter skulle også anvendes "til at bestride udgifter til befordringsvæsenets bedre indretning og det dermed forbundne større opsyn medfører", som den officielle forklaring lyder. I 1806 udgjorde milepengene i alt 5.836 rigsdaler, hvilket svarede til 93.376 kørte mil i alt (cirka 703.308 kilometer uden at returkørsel var indregnet). Det var ingen stor indtægt, men selvfølgelig alligevel en ekstra udgift for vognmændene.

En anseelig del af transportarbejdet blev udført "sort" eller blev udført som ikke-afgiftspligtig kørsel, idet en lang ræk-

” Milepenge skulle, som navnet angiver, betales efter kørte mil. Datidens hestevogne havde ikke installeret kilometertæller, endsi­ge miletæller, så det var ikke helt let at angive de eksakte kørte mil. Datidens erhvervsdrivende havde dog et rimelig klart billede af den kørte distance.

sen af 1580'erne kørte en milevogn på danske landeveje, og vi ved med sikkerhed, at kong Christian IV bad sin elskerinde i 1627 om tage en milevogn med sig til København.

De lokale afstande kendtes højest sandsynligt af mange. Vognmænd kørte som regel på de samme ruter dag ud og dag ind, og ofte gik turen kun til næste købstad, hvor hans heste kunne få foder og den nødvendige hvile, inden han ved af­tenstide begav sig hjemad. Den rent praktiske opkrævning skete ved hjælp af en mileseddel, som efter kørslen skulle forevises konsumptionsbetjenten i hans hjemby.

Der var dog undertiden uenighed om vejlængder. Det var tilfældet for vognmændene i Slagelse og Kalundborg, som for transport mellem byerne igennem mange år havde taget betaling for fire mil. Da vognmændenes vigtigste driftsudgifter for havre, hø og halm steg i pris, besluttede de at sætte længden op til fem mil. Prisforhøjelse fik naturligvis deres

øvrige del af landet. Den højeste pris var 48 skilling per mil om sommeren og 56 skilling om vinteren. Der var ikke mere den store forskel på sommer og vinter, muligvis fordi broer og vadesteder havde forbedret vilkårene i den kolde årstid. Den laveste takst var i Jylland og Fyn, hvor vognmændene kun fik 32 skilling om sommeren og 40 skilling om vinteren. Milepenge­ne var stadig fire skilling, hvilket betød en afgift på mellem syv og tretten procent.

Postvæsenet kørte personer og gods

Forholdene ændredes dog drastisk omkring 1800. Samfundet udviklede sig stærkt i de år, og det forøgede behovet for transport. I løbet af 1700-årene havde statsmagten arbejdet på at få et effektivt postvæsen til at bringe breve hurtigt rundt i landet. Det blev senere udvidet til også at dreje sig om transport af mennesker. For begge dele indgik de private vognmænd som vigtige partnere i samarbejde med det statslige postvæsen.



Hodometre anvendes stadig ved opmåling af ledninger o.l. (Wikipedia).

ke kørselsformer var undtaget for afgiften. Yderligere blev mange undtagelser indført for at opbygge et effektivt postvæsen. Kørsel med egne vogne var også undtaget, så fx bryggeriers distribution ikke hørte med. Kræmmere og håndværkere med varer til markeder var også undtaget, hvis de kunne fremvise en attest som bevis. Byggematerialer, flyttegods og varer til og fra havne hørte heller ikke med.

Få konflikter om afgiften

Der var meget få konflikter omkring milepengene, så eftertidens historikere har ikke særlig mange retssager til at illustrere, hvorledes ordningen fungerede. I 1702 måtte konsumptionsforvalter Erik Lauridsen i Thisted anklage Simon Markussens enke, fordi hun havde lejet sin vogn ud uden at betale milepenge. Hun forsvarede sig med, at hun bare havde lånt sin vogn ud, men hun kom ikke til tinge for at aflægge ed på påstanden, så dommeren idømte hende en bod på en rigsdaler.

I 1782 blev kromanden i Nim sendt i retten, da han ikke havde betalt milepen-

ge for kørsel for en byfoged. Også han blev dømt til at betale de manglende milepenge.

Lorenz Neuchs i Ringkøbing var så utilfreds med at blive dømt i en tilsvarende sag i 1822, at han satte en annonce i en avis, hvori han forsvarede sig. Han vidste godt, at man skulle betale milepenge, men da en anden vognmand foran ham kørte igennem byens port uden at betale, ja, så troede han, at han også måtte. Han påstod i annoncen, at der ikke var tale om nogen form for fragtkørsel, men dommeren havde alligevel idømt ham at skulle betale 75 skilling i milepenge og to daler i mulkt (bøde).

Distriktskirurg Bagger i Holbæk blev en dag i 1797 tilkaldt for at tilse en patient uden for byen. Han kørte afsted, men da han kom tilbage til acciseboden i Holbæk, krævede konsumptionsbetjenten at se hans mileseddel, så han kunne betale milepenge. Lægen nægtede at betale, og betjenten meldte ham til retten. Retten afgjorde, at han ikke skulle betale milepenge og i øvrigt heller ikke have en mulkt for at have undladt at have afleveret en

mileseddel. Forudsætningen var, at han var kørt i egen vogn og ikke havde lejet den.

De meget få retssager kan også være et tegn på, at afgiften levede sit stille liv uden de store konflikter. Vognmændene havde et monopol, og staten havde givet dem muligheden for at køre efter en høj takst. Milepengene var således en relativ lille udgift i forhold til den samtidige indtægt - i det mindste indtil afgiftsforhøjelserne i 1806.

Milepenge afskaffes

Milepengene blev afskaffet i 1829. Konsumptionsafgiften var ophævet nogle år forinden, hvorefter der ikke fandtes det samme administrative system til at opkræve afgiften. Samtidig var transportens omfang øget kraftigt, hvorfor det var uoverkommeligt at holde styr på alle de mange transporter.

Milepengenes afskaffelse betød dog ikke, at det var slut med afgifter på transport. Staten fandt som bekendt senere på mange nye afgifter, men endnu ingen baseret på roadpricing. ●