



litistationen. Der kom blandt andet nogle cigarmagere fra Færchs Tobaksfabrikker, og de hev ofte et par »grønne« cigarer op af lommen til pantefogeden, der påstod, at »grønne« cigarer var den rette tobaksnydelse.

Efter et halvt års udstationering i Holstebro vendte jeg 1. april 1940 tilbage til hovedstaden. Tjenstlig var det en interessant tid i Holstebro, men pengene var små. Nedsatte dagpenge var dengang 4 kroner om dagen til kost og logi.

I tiden efter 9. april 1940 beskæftigede korpset sig med mange forskellige opgaver, etablering af kystbevogtning langs Øresunds kyster, mørklægningsforanstaltninger, kontrol med næringsdrivendes veje- og måleredskaber, kontrol med vægt på levnedsmidler, navnlig brød og smør. Sidst i besættelsesårene fungerede korpsets medlemmer som vagthavende på »Rydhave«, hvor den tyske dr. Werner Best boede, og hvor der efterhånden var en vagtstyrke på knap 100 mand. Dengang talte vi tit om, hvornår vi igen skulle beskæftige os med færdsel.

I de første krigsår blev styrken forøget fra 6 til 10 mand.

Da krigen var forbi, varede det en rum tid, inden færdselen kom igang igen. Der var benzinrationering, der skulle en køretilladelse til, personbiler kunne kun købes på indkøbstilladelse.

I sommeren 1945 skulle de ny pengesedler sættes i omløb, og vi havde bevogtningen af disse pengetransporter rundt om i hele landet. Først de

store transporter til Nationalbankens filialer, senere til de almindelige banker og sparekasser. Jeg husker en episode fra en bank på Stevn, hvor en dame stillede en taske på skranken og bad om at få indholdet – 40.000 kroner i gamle sedler – ombyttet med nye. Bankmanden beklagede, at han kun kunne udbetale hende 500 kroner i nye sedler, resten ville blive indsat på en spærret konto. Damen snurrede brat rundt på hælen med bemærkning om, at så skulle hun ikke have vekslet noget. De store pengebeløb blev kørt ud på lastbil med påhængsvogn (fiskebil fra Esbjerg). Vogntoget kunne rumme 175 millioner kroner. Føreren var en gæv fiskebilschauffør fra Esbjerg. Han havde den egenskab, at han kunne styre med lukkede øjne. Når lastvognstoget i den lyse sommernat duvede vestpå ad hovedvej 1, kunne det hænde, at Madsens øjne faldt i. Alligevel holdt han støt kursen uden at nærme sig vejgrøften. Ingen skulle få ham til at indrømme, at han havde blundet en stund.

Benzinrationeringen blev afløst af en zoneinddeling, hvor man frit kunne køre i egen zone og tilstødende zoner. Her så bilister fra Svendborg amt deres store chance. Nummerpladerne havde bogstav O. Ved en strimmel papir kunne man lave O om til Ø, og så kunne man også køre i en stor del af Jylland. Opfindsomheden var uden grænser.

Færdselsovervågningen kom efterhånden igang igen. Korpset fik efter krigen en udvidelse på 5 mand til i alt 15 mand. Man fik bedre udrustning

Færdselspolitiets samlede vognpark og personale i 1938

i form af skindtøj og styrthjelm og store engelske motorcykler.

Ulykkeligtvis blev styrken også ramt af alvorlige uheld. I tiden fra 1939 til 1952 mistede 3 kolleger livet ved kørselsuheld under udførelse af deres tjeneste. Motorcyklen er et farligt køretøj selv i kyndige hænder.

I halvtredserne kom vognkorps og motorcykelkorps under samme daglige ledelse, og der er sket en stor udvidelse i personel og materiel.

I 1939 havde de mest fremsynede vel nok forestillet sig at færdselsovervågning var noget med fremtid i, men ingen havde vel forestillet sig, at man skulle nå op på nuværende styrkemål.

Og så er det som Storm P. siger det: »Det er svært at spå om fremtiden«. Vil der blive et 100-års jubilæum, og hvordan vil færdselspolitiet da se ud? ■

STATSBESØG

Politiassistent S. Meldgaard Larsen

Statens færdselspoliti og det senere Rigspolitechefens færdselspoliti har altid været impliceret i Danmarks store begivenheder – om ikke i frontlinien – så indirekte i samarbejde med politiets forskellige afdelinger, når Danmark har haft besøg af andre landes statsoverhoveder.

Sådanne begivenheder kan være anstrengende, men opvejes af mange morsomme episoder, der som følge af det store apparatur, der sættes i gang ved ethvert statsbesøg, er uundgåelige. Men for ikke at brede mig for meget, eller hænge personer ud i »de morsomme episoder«, vil jeg hellere prøve at beskrive nogle af de statsbesøg, som ikke bare har haft betydning rent arbejdsmæssigt for politiet, men også for landets borgere, som har fulgt begivenhederne personligt eller gennem presse, radio og TV.

Statsbesøg og officielle besøg er mange ting og af vidt forskellig størrelsesorden, men for dem alle gælder



det, at hovedpersonen skal beskyttes for enhver pris.

I 1945 havde vi besøg af feltmarskal Montgommery, som vel nok var et af de første besøg, hvor der var tale om egentlig eskorte. Samme år eller måske i 1946 var general D. Eisenhower her på en dags besøg, og begge disse var virkelig festlige med en modtagelse så spontan, så jeg næsten aldrig har oplevet lignende, de var jo befrierne for tyskeråget, og danskerne forstod at juble dengang.

Oktober 1950 havde vi det største statsbesøg som i publikumstilslutning og jubel aldrig senere er overgået, igen en befrier, nemlig premierminister Winston Churchill. Der var tæt-pakket med mennesker på hele ruten fra lufthavnen til Rådhuspladsen, der gik ad Amager Landevej - Amagerbrogade - Knippelsbro - Kgs. Nytorv og Strøget til Rådhuspladsen. Turen varede 1½ time og der var tusinder af mennesker på Rådhuspladsen for at overvære modtagelsen på rådhuset.

Premierministeren boede hos kong Frederik og dronning Ingrid på Fredensborg Slot i de 3 dage besøget varede og under de mange ture til København var der hver gang store menneskeskarer på ruten.

Januar 1961: 5 ministre fra Nigeria (4 dage).

September 1967: Mrs. Humphrey (vicepræsident Hubert H. Humphrey) 4 dage.

Februar 1968: Kong Konstantin og dronning Anne-Marie i anledning af prinsesse Benediktes og prins Richarths bryllup (8 dage).

8.-12. juli 1968: Præsident Kaunda, Zambia.

4.-8. september 1970: Præsident Eld-Järn, Island.

September 1970: Finansminister David Kennedy, USA, i anledning af Verdensbankmøde i København.

12.-17. november 1970: Præsident Serete Khama, Botswana.

5.-12. september 1971: Justitsminister Shapiro og højesteretspræsident Agranat, Israel.

27.-29. september 1971: Japanske kejser.

2.-5. december 1971: Ministerpræsident Kosygin, Sovjet.

24. januar 1972: Prins Philip af England i anledning af kong Frederik den IX's bisættelse.

1.-4. maj 1972: Hertugparret af Kent.

18.-19. maj 1972: USA's ambassadør ved NATO, David Kennedy, i anledning af NATO-mødet i København.

3.-6. juni 1972: Guvernør Ronald Reagan, USA.

8.-9. juni 1972: Premierminister Edward Heath, England.

14.-16. juni 1972: Udenrigsminister Abba Eban, Israel.

14.-15. juni 1973: Udenrigsminister Douglas-Home i anledning af NATO-ministerrådsmøde i København.

17.-20. oktober 1973: Dalai Lama, Tibet.

14.-15. december 1973: Forbunds-kansler Willy Brandt, Tyskland, i anledning af EF-topmøde i København.

31. juli-2. august 1974: Premierminister Chirac, Frankrig.

Artiklens forfatter på en supermoderne og effektiv motorcykel anno 1946

11.-13. september 1974: Kong Olav af Norge.

29. oktober-1. november 1974: Præsident Tito, Jugoslavien.

4.-6. september 1975: Vicedstatsminister fra Yemen.

20.-26. september 1975: Wayne L. Hays, USA, præsident for NATO's samling, i anledning af den 21. parlamentariske samling i København.

6.-11. december 1975: Tidligere statsminister Ecevit, Tyrkiet.

17.-19. januar 1976: Udenrigsminister Callaghan, England, i anledning af socialdemokratisk topmøde i Helsingør.

3.-4. marts 1976: Spanske udenrigsminister.

De her nævnte statsbesøg er dem jeg har deltaget i, nogenlunde opført i den rækkefølge som de er foregået. Der har været mange andre besøg, såsom vicepræsident Lyndon B. Johnson, USA, dronning Elisabeth, England, partisekretær Chruschtsjev, Sovjet, præsident Heinemann, Vesttyskland, kong Gustav, Sverige og mange flere.

De i perioden 1945-50 nævnte besøg kørte jeg i eskorten som motorcyklist.

De følgende, bortset fra den islandske præsidents besøg, hvor jeg kørte førervognen, har jeg kørt for kriminalpolitiet's afdeling E, hvilket vil sige, at der i min vogn var 2-3 mand fra denne afdeling, som var hoved-



Et højest usædvanlig billede, som kun en tegner kan fremstille det, men det viser i hvert fald, hvilken kategori af personer, der skal transporteres og bevogtes under statsbesøg af fremmede statsoverhoveder

personens personlige livvagter, og det vil igen sige, at vor vogn var placeret lige bag vognen med hovedpersonen, så i påkommende tilfælde, hvor kortegen af en eller anden grund standse op, kunne disse straks springe ud og beskytte gæsterne i hovedvognen.

Præsident Tito's besøg har nok været det største arrangement rent sikker-

hedsmæssigt. Kortegen bestod af 32 vogne, heri 4 vogne med sikkerhedsfolk, 25 motorcyklister, 1 deling politifolk i bus, 1 gruppevogn med skarpskytter + 1 ambulance for alle tilfældes skyld. Tillige en kolossal afspærring og bevogtning, hvor besøg var tilrettelagt, ligesom Fredensborg Slot, hvor præsidenten boede, var omringet af ordenspoliti, krimi-

nalpoliti og ordenspoliti med hunde. Til Tito's besøg var der i Vesttyskland lånt 2 pansrede Mercedes 600, der var leveret med chauffører, men det var dog en kongelig chauffør, der førte præsidentens vogn.

Det skal lige anføres, at der under de fleste af nævnte statsbesøg deltog flere kolleger her fra færdselspolitiet, alt efter besøgets omfang. ■

DET DAGLIGE ARBEJDE

Politikommisær H. C. Andersen

Rigspolitichefens færdselspoliti har til opgave at bistå politikredse med overvågning af færdselen fortrinsvis uden for købstæderne og således medvirke til, at trafikanterne ikke overtræder færdselsloven og dens mange forgreninger af bekendtgørelser. Derudover træder vi naturligvis hjælpende til, så langt personalet rækker, når der fra kredse rettes henvendelse til os med anmodning om assistance. Igennem årene har færdselspolitiet således hjulpet politikredse på mange især færdselsmæssige områder. Patruljerne kører som små rullende politistationer, der er i radiokontakt med lokalt politi. Selve arbejdsområdet spænder over alt lige fra politivedtægts- til straffelovsovertrædelser. I det hele taget skrives der fra patruljernes side ind over for alt af politimæssig karakter.

Det er klart, at færdselsloven er den lov, vi oftest kommer i berøring med, og hvem gør ikke det! Selve arbejdsgangen med korpsets skriftlige arbejder foregår på den måde, at de af patruljerne optagne rapporter m. v. som hovedregel sendes til færdselspolitiets kontor i København, hvorfra de efter gennemgang og efter at være behandlet statistisk forsynes med fremsendelsespåtegning for derefter at blive fremsendt til de respektive forseelsespolitikredse. Rapporter

Et situationsbillede fra en natlig eftersøgning, - eller er det fra et § 13-syn? Under alle omstændigheder er den slags opgaver en ganske almindelig foreteelse i den natlige rutine

af mere hastende karakter såsom § 16-sager, anholdelser iøvrigt, sager hvor nummerplader er fjernet fra defekte køretøjer, udborede knallerter m. v. afleveres af patruljerne direkte til forseelses- eller hjemstedspolitikredsen så hurtigt som muligt efter rapportens optagelse, og af sådanne sager sender patruljerne genpart af sagen til kontoret i København.

Som bekendt indførtes i marts 1974 de generelle hastighedsbegrænsninger, og samtidig anmodede justitsministeriet ved en cirkulæreskrivelse politiet om at prioritere kontrollen med overholdelsen af hastighedsgrænserne højt. Denne anmodning står ved magt endnu, og som det vil ses af færdselspolitiets årlige statistik, blev der i 1975 skrevet ca. 83.000 rapporter, hvoraf de ca. 49.500 vedrørte overtrædelse af hastighedsbestemmelserne. Heri medregnet ca. 5.800 rapporter på udlændinge.

Udborede knallerter er et kapitel for sig i færdselspolitiets arbejde. Næsten daglig kommer vore patruljer ud for knallertførere, der enten flygter eller forsøger at flygte. Antallet af noterede for at have foretaget konstruktiv ændring ved motoren ligger årligt

på mellem 6 og 7000, og da vi ved, det kun er en brøkdal af de ulovlige knallerter vi får fat på, er det et af færdselspolitiets jubilæumsønsker, at der inden for rimelig tid sker en ændring af bestemmelserne på dette felt. Det kan f. eks. gøres ved, at de store knallerter bliver karakteriseret som motorcykler, der skal registreres, og hvortil der kræves førerbevis (føreren 18 år). Det bør ikke være tilfældet, at så mange knallertførere år efter år kan noteres for at have foretaget konstruktive ændringer ved knallertmotorer. En meget stor del af de køretøjer, der i dag færdes på vore veje og som kommer ind under begrebet »cykel m/hjælpemotor«, er faktisk små motorcykler, der næsten intet har med »cykel m/hjælpemotor« at gøre, idet de i mange tilfælde er forsynet med ombytnings- eller tuningsæt.

Et andet af færdselspolitiets arbejdsområder er kontrollen med overlæsedede køretøjer. Der skrives årligt ca. 5.500 rapporter for dette forhold. Som alle politifolk ved, udregnes overlæseprocenten af køretøjets tilladte nyttelast. Grundlaget for denne beregningsmåde fremgår af justits-

