



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# POLITIHISTORISK SELSKAB

*Årsskrift 1999*



# Politihistorisk Selskab

ÅRSSKRIFT 1999

Udgivet af Politihistorisk Selskab, København

Redaktør: Flemming Steen Munch

© Politihistorisk Selskab

Trykt i Gullanders Bogtrykkeri a-s, Skjern

ISBN 87-88061-26-4

---

*Forsidebilledet:*

Politiets opgaver forandres kontinuerligt, og det er nødvendigt at tilpasse udrustning m.v. til den aktuelle situation. Som følge af de omfattende gadeuroligheder i København i 1980'erne og 1990'erne har det været nødvendigt at anskaffe dette specialkøretøj – kaldet en »Unimog« – til Københavns Politi. Vel ikke det fredeligste »signal« til befolkningen, men desværre nødvendigt.

# Indhold

<i>Peter Erik Birkmann:</i>	
Politichef og politidirektør i Guldalderen . . . . .	5
<i>Erik Boest:</i>	
»Gernersgadevagten« . . . . .	25
<i>Jørgen Smith:</i>	
Underholdspligt overfor børn udenfor ægteskab og faderskabssager . .	35
<i>Th. Helmershøj:</i>	
International assurancesvindel i 1920'erne . . . . .	45
<i>Erik Kristoffersen:</i>	
Politiets biler fra 1960-2000 . . . . .	53
Politiets biler i 1960'erne . . . . .	60
Politiets biler i 1970'erne . . . . .	71
Politiets biler i 1980'erne . . . . .	88
Politiets biler i 1990'erne . . . . .	107
<i>Finn Larsen:</i>	
Gruppevogne, salatfade og skovvogne . . . . .	122
<i>Erik Kristoffersen:</i>	
Afslutning på politiets bilhistorie indtil 2000 . . . . .	136
<i>Svend Aage Andersen:</i>	
Politihistorisk Selskab . . . . .	139

# Politichef og politidirektør i Guldalderen

AF PETER ERIK BIRKMANN

Den 3. juli 1815 afgik politidirektør Hans Haagen ved døden.<sup>1</sup> Straks efter overtog hans medhjælper, A. C. Kierulff, politidirektørens forretninger, hvilket bekendtgjordes den 6. juli i avisen *Dagen* sammen med Haagens dødsannonce.<sup>2</sup>

Kierulff håbede selv på ved denne lejlighed at kunne overtage politidirektørposten. Men præsidenten for Danske Kancelli, justitsminister Frederik Julius Kaas' tanker gik i en anden retning.

Kongen havde nemlig overfor Kaas berørt vanskelighederne ved politidirektøreembedets besættelse.<sup>3</sup> Disse vanskeligheder stammede, mente Kaas, fra det faktum, at politidirektøren på en gang var chef for det eksekutive politi og dommer i politiretten, hvorfor der måtte tages hensyn til juridisk embedseksamen og til den opnåede eksamenskarakter.<sup>4</sup> Embedernes adskillelse i en udøvende og en dømmende del kunne ikke anbefales, da et sådant forsøg tidligere havde medført betydelig ulejlighed.<sup>5</sup> En kandidat til posten skulle besidde megen årvågenhed, fasthed og konduite, men da vedkommende desuden ville komme i kontakt med udlændinge af forskellig rang og stand, måtte han tillige være verdensmenneske og besidde sprogkundskaber. Og de savnedes hos den, der kastede sig over et så kort brødstudie som juraen, mente Kaas.<sup>6</sup> Derfor foreslog han, at præsidenten for Danske Kancelli fik overdraget et direkte tilsyn med Københavns politi.<sup>7</sup> Grundene hertil var, at kancellipræsidenten ifølge sin embedsstilling havde langt flere økonomiske midler i hænde end nogen anden embedsmand. Foranstaltninger, der krævede tavshed under forberedelsen og hurtighed samt kraft under udførelsen, lå desuden sikrere og bedre hos en enkelt mand end ved et kollegium, og derudover indgød kancellipræsidentembedet tillid, såvel indenlands som udenlands.<sup>8</sup> Derfor mente Kaas at han selv, ved at samle den dømmende og eksekutive magt i sin person, kunne løse vanskelighederne ved besættelsen af politidirektørposten.<sup>9</sup>

Herved kunne »Valget af een Politie Directeur udviddes til en større Kreds end den hidtil indskrænkethed af juridiske Candidater med højeste Character til Embeds Examen.«<sup>10</sup> Forestillingen mandede ud i Kaas' ansættelse som politichef ved reskript af 22. august 1815 – ganske i overensstemmelse med de retningslinier, han selv havde skitseret overfor kongen.<sup>11</sup>

Tre dage senere sendte Kaas et brev til Otto Himmelstrup Hvidberg. Det begyndte således: »Det er mig en sand Fornøjelse at kunde tilmelde Deres Velbaarenhed, at Hans Majestæt Kongen, under Dags Dato, har behaget allernaadigst at beskikke Dem til Politie Directeur i Kiøbenhavn, og derhos at udnævne dem til virkelig Justitsraad.«<sup>12</sup> Hvidberg, der i 1796 blev exam. jur., besad på daværende tidspunkt posten som sekretær og bogholder ved havne- og opmudringsadministrationen, hvorfor ansættelsen betød et voldsomt karrierespring. Han var imidlertid ikke ubekendt med politiarbejde, qua en ansættelse som politifuldmægtig mellem 1800-1806, men overraskedes alligevel over udpegelsen.<sup>13</sup> Kaas understregede i øvrigt, hvor behageligt det vilde være for ham at komme i et mere direkte embedsforhold til Hvidberg. Samtidig indbød han Hvidberg til Bernstorff Slot, hvis han skulle befinde sig i omegnen, og fortalte ham tillige, at han ville overvære forretningernes aflevering fra Kierulff til Hvidberg, for ved den lejlighed også at gøre sig bekendt med politiets personale.<sup>14</sup> Ansættelsesbrevet dokumenterer, at Hvidberg var Kaas' mand, men viser samtidig i hvor høj grad Kaas tog sit nærmere tilsyn med Københavns politi alvorligt. Hvidberg, som ikke var blandt den snævre

---



Peter Erik Birkmann, f. 1968. Cand. jur. fra Københavns Universitet 1998. Uddannelsen afsluttet med specialet »En sag fra den sene enevælde« omhandlende politiets anvendelse og domstolenes bedømmelse af agent provocateurs i den sene enevælde i København, samt forskellen mellem teori og praksis på dette retsdogmatiske felt, undersøgt gennem en højesteretsdom fra 1823.

Frederik Julius Kaas (1758-1827) var som præsident for Danske Kancelli den mest indflydelsesrige mand i Danmark efter kongen. Han startede i 1770 som page ved enkedronning Juliane Maries hof og fortsatte efter endt tjeneste dér i militæret, indtil han blev cand.jur. i 1782. Kometkarrieren, som blev ham til del i de følgende 22 år, skyldte han Frederik d. VI, med hvem han stod på særdeles venskabelig fod. Kaas var ikke agtet i sin samtid, bl.a. på grund af sine spekulationer, sin lemfældighed overfor korrupte embedsmænd og om sin offentligt kendte elskerinde, om hvilket forhold der cirkulerede anonyme breve og plakater.

Portræt (u.dat.) af Friedrich Carl Gröger.  
Foto: Ole Haupt.  
Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg,  
Hillerød.



kreds af kandidater, kom dog ikke ud af den blå luft. Forud var nemlig gået en offentlig tyveridebat, hvori Hvidberg havde deltaget.

## Kriminalprævention i guldalderen

I maj 1814 udsattes en prisopgave af en unavngiven person<sup>15</sup> i de offentlige blade.<sup>16</sup> Spørgsmålet, indsenderne skulle besvare, lød: »Hvilke ere de meest hensigtsmæssige Midler til i en Stor Stad, og navnlig i Kiøbenhavn, at forebygge og afværge Tyverier?«. <sup>17</sup> Herunder ønskedes følgende tillæg behandlet: »Hvilke ere de meest passende og virksomste Midler, directe eller indirecte, til at forebygge Tyverier; til at opdage Anslag, der have Tyverier og Indbrudde til hensigt; til at hindre og tilintetgjøre Forsøg på at iværksætte dem; til at opdage skete Tyverier og deri indviklede Gierningsmænd, Medvidere og Hælere?«. <sup>18</sup> <sup>19</sup> deltog i konkurrencen, <sup>19</sup> og Otto Himmelstrup Hvidberg fik andenprisen, hvilket betød at han senere udvidede sit indlæg til en hel bog. <sup>20</sup> Denne indledtes med en erklæring om, at forfatteren havde vist tilbageholdenhed, for så vidt angår behandlingen af emnet, eftersom han tidligere havde beklædt et embede som politifuldmægtig. <sup>21</sup> Med hensyn til årsagerne til tyve-



rierne, fokuserede Hvidberg på manglende opdragelse i hjemmet<sup>22</sup> og på den dårlige påvirkning, ungdommen kunne få fra deres daglige omgangskreds.<sup>23</sup> Selve mængden af værtshuse, danseboder, billardhuse og konditorier vurderedes også som kriminalitetsskabende,<sup>24</sup> men særligt marskandisere og jernhandlere, der ofte forbandtes med værtshushold og øltapperi, anså han for de vigtigste hælercentraler.<sup>25</sup>

Overordnet mente Hvidberg, at man sagtens kunne undlade at give borgerkab i 10 år til udskænkning, uden det ville kunne mærkes.<sup>26</sup> Adelgade udpegede han som centret for hæleri i København.<sup>27</sup> Hvidberg anbefalede derfor militær- og politipatruljer indsat i Adelgade, men indrømmede dog, at de ikke havde virket efter hensigten ved tidligere lejligheder.<sup>28</sup> Hele billedet, Hvidberg tegnede, var af et lavkonjunktursamfund – den tid vi kalder Guldalderen.

Første kriminalpræventive skridt anså han for at være gode låse, da der i København fandtes huse, som kun havde én nøgle til samtlige aflukker, samt massive døre, der værnede mod udsavning af låsene.<sup>29</sup> Politiets antal, mente Hvidberg, var alt for lille. I tilfælde af opløb og uordner rakte styrken overhovedet ikke, hvorfor stadens garnison og et par husareskadroner var den egentlige magt, i sådanne tilfælde.<sup>30</sup> Hvidberg ønskede derfor en fordobling af vægternes antal, at deres poster formindskedes, at vagttjenesten kun foregik hver anden nat, samt at lønnen forøgedes. Kun gennem sådanne forbedringer højnedes vægternes opmærksomhed, da de på grund af den lille løn måtte arbejde om dagen og sove om natten).<sup>31</sup>

Politiet burde endvidere bestræbe sig på at tilvejebringe kendskab til lediggængere og mistænkelige personer, hvorfor tyve og hælere, der indstillede deres virksomhed samt angav andre, skulle belønnes.<sup>32</sup> Hvidberg advokerede som følge heraf for et korps af stikkere og informanter, betalt af politiet.<sup>33</sup> Bemærkelsesværdigt nok standsede han sin udvikling desangående med forsikringen om, at politiet faktisk gjorde, hvad det kunne for at hindre tyverier.<sup>34</sup> Forbrydelsers opdagelse, mente Hvidberg, skulle stå under politidirektøren, og ingen anden, da: »Den mindste afvigelse derfra maa absolut mislede«. <sup>35</sup> Resten af skriftet viede Hvidberg til tanker angående straffesystemets nyindretning for tyve og hælere. Dette skulle bygge på en trinskala, alt efter forbrydelsens grovhed.<sup>36</sup>

## Privat »politikasse«

Avisen *Dagen* bragte i perioden 16.-29. juni 1815 10 lange ukommenterede

Otto Himmelstrup Hvidberg (1771-1822) ansattes i 1796 som kopist i politiet med efterfølgende avancemant til politifuldmægtig fire år senere. Han forlod politiet i 1806 til fordel for en stilling som kontorchef i Brandkommissionen, et embede han bestyrede samtidig med sin post i Havne- og opmudringsadministrationen indtil udnævnelsen til politidirektør. Efter afskeden *i nåde og med pension* modtog han bestalling som prokurator. Hvidberg bevarede trods sin afsked interessen for politiet, hvilket ses af, at han gik i brechen for politibetjentene, som i 1819 havde fået udbetalt deres løn i sedler, der havde en væsentlig underkurs i forhold til det rede sølv, de var berettiget til og senere fik.



uddrag af Hvidbergs skrift fremhævet i overskrifter med særlig typografi, hvilket var usædvanligt sammenlignet med andre nyheder.<sup>37</sup> Indholdet gjaldt bedre låse, tyendeproblemer, dårlig opdragelse og værtshuse, d.v.s. noget der i sig selv var ukontroversielt. Til gengæld vakte omfanget stor opmærksomhed, så kancellipræsident Kaas fik meget let øje på ham.

I et brev til Danske Kancelli fortæller Hvidberg, at han ikke havde gjort det mindste for at opnå politidirektørposten, som han altid havde ment krævede flere kundskaber og større evner end dem, han selv besad.<sup>38</sup> Kaas har derfor sandsynligvis allerede, i brevet til kongen den 12. august, haft Hvidberg i kikkerten til embedet som politidirektør i København, da han har øjnet chancen for, gennem ham, at føre sin egen politik.

Kort efter Hvidbergs tiltræden fremlagde Kaas en forestilling for kongen, som indeholdt et forslag, der ville forøge politikassens indtægter.<sup>39</sup> Ifølge plakaten af 1. marts 1814<sup>40</sup> skulle den, der ønskede berettigelse som handlende, betale en afgift til staten, dog således at indfødte kun var forpligtet til at erlægge 300 rbd. sølv for berettigelse som grosserer, mens en detailhandlernesættelse var gratis. Jøder og andre udlændinge måtte derimod slippe 600 rbd. for en grossererberettigelse, og 300 rbd. for en ditto som detailhandlen-

de. Denne sidstnævnte pulje mente Kaas at kunne bruge til afholdelsen af de ekstraordinære udgifter, et velordnet politi medførte.<sup>41</sup> Midlerne skulle blot ikke blandes sammen med den egentlige politikasse, men »anses som et *extra-ordinair Fond, der skulde anvendes til særdeles Indretninger og Foranstaltninger ved Kiøbenhavns Politie efter Politiechefens Forslag*«. <sup>42</sup> Ordningen kommunikeredes de relevante myndigheder den 19. september 1815<sup>43</sup>, hvorefter Kaas' private fond til allehånde politiaktiviteter var en realitet. Indbetalingerne androg for perioderne 1. august 1815 – 14. maj 1817 5.024 rbd.<sup>44</sup>, 17. maj 1817 – 27. april 1819 2.450 rbd.<sup>45</sup> og 1. maj 1819 – 2. januar 1827 1.300 rbd.<sup>46</sup> Disse er hver for sig anseelige beløb, i særdeleshed, da en politibetjents årslønning udgjorde ca. 200 rbd. i 1815<sup>47</sup>, men desværre findes der i politichefens kopibøger over udgåede skrivelser 1815-1827<sup>48</sup> ingen antydning af, hvad pengene blev brugt til.

## Opsyn og registrering

Den nytiltrådte politichefs energi sporedes straks, da politimesteren over Københavns Amt, kancelliråd Wedege, den 12. september 1815, skriftlig blev gjort bekendt med Kaas' opfattelse af kriminaliteten i Københavns omegn og af midlerne herimod.<sup>49</sup> Årsagerne til tyverierne, mente Kaas, var den lethed, løse personer havde ved at finde husly. Derfor måtte der etableres et opsyn med ledige og mistænkelige personer. De skulle registreres i protokoller, tilligemed de huse, der frembød noget suspekt. Mandskabet til opgaven måtte skaffes fra områdets uberygtede grundejere og familiefædre, der ved hjælp af et polititegn skulle påse lovenes overholdelse i det dem tildelte distrikt. Planen, som Kaas iøvrigt mente kunne iværksættes over hele landet, var bemærkelsesværdig ved, at de involverede ikke ville få penge, men myndighed.<sup>50</sup> Forslaget var typisk for Kaas' tankegang. Opsyn og registrering dannede nemlig kernen i alt, hvad han udtalte sig om på det kriminalpræventive område.

Ikke overraskende var politidirektør Hvidbergs første udspil den 16. okt. 1815<sup>51</sup> til en forbedret politiorganisation et delvist opkog af de tanker, han allerede havde nedlagt i sit prisvindende skrift. Københavns politis hovedfejl havde bestået i manglende kendskab til byens beboere og deres leveveje, særligt den lavere classes.<sup>52</sup> Det fremtidige mål måtte derfor være at få problemet afhjulpet, hvilket skulle ske ved ansættelsen af flere jurister i politiet.<sup>53</sup>

Hvidberg ønskede at inndeles København i 10 distrikter, hvorover en jurist og 2-3 betjente skulle våge, hvortil kom et enkelt distrikt på broerne.<sup>54</sup> Hen-



C.F. Hansens råd- og domhus stod færdig i 1815 og husede – foruden politiet – Politiretten, Lands- over- samt Hof- og Stadsretten, et fængsel og byens civile administration.

sigten var at kende hver enkelt indbygger i distriktet så nøje som muligt.<sup>55</sup> Tjenestetyendet var udset til ekstra skarp kontrol, men uden nogen begrundelse. Formanden for et distrikt, forestillede politidirektøren sig, kunne modtage foreløbige forklaringer og skrive rapporter om, hvad der forefaldt i området. Formanden kunne udføre politidirektørens ordre og deltage i patruljeringer overalt både dag og nat. Kort sagt, han kunne være politidirektørens forlængede arm i København.<sup>56</sup>

## Lav løn og korrupion

Pengene til projektet manglede desværre, hvorfor Hvidberg ville indlede en sparerunde, der skulle ramme administrationen og otte ledige politibetjeningstilinger à 200 rdb., hvilket i alt gav 3.500 rdb. Det rakte imidlertid bare ikke, da de 11 nye jurister, kaldet politiassistenter, skulle aflønnes med 400 rdb. årligt.<sup>57</sup> Betjentbesparelsen er overraskende, da Hvidberg før havde anset politiet for fåtalligt, men promoveringen af ideen betød så meget, at han nu vurderede 25 politibetjente som tilstrækkeligt i København.<sup>58</sup> Til gengæld berøres de 20 gadeopsynsbetjente ikke af nedskæringsplanen.<sup>59</sup> Effektiviseringen var imidlertid ufuldkommen, så længe politikorpset led under lave lønninger. Derfor udgjorde klækkelige gagepålæg til alle essensen i den forbedrede orga-

nisation,<sup>60</sup> thi Hvidberg mente, at de eneste, der lønnedes i overensstemmelse med deres hverv, var to betjente ansat ved kontoret for ankomne rejsende. De fik hver 400 rbd. årligt.<sup>61</sup> Politidirektøren argumenterede med den latente korruptionsfare, de små lønninger frembød for de menige betjente,<sup>62</sup> alt imens politijuristerne skulle løftes ud fra øgede arbejdsbyrdebetrægtninger.<sup>63</sup> Men uanset argumentationen, var korrupsion og underslæb et udbredt fænomen blandt statsansatte efter Englandskrigene, som følge af at lønningerne ikke havde fulgt inflationen. Hvidbergs plan forøgede det beløb staden og andre offentlige kasser skulle udrede til politiet fra 16.920 til 25.250 rbd., hvilket dog, med forskellige besparelser for Københavns kommune, kun betød en reel stigning fra 14.000 til 18.400 rbd.<sup>64</sup>

Kaas' første reaktion var forekommende. For selvom han indskærpede det offentliges behov for besparelser, anså han på den anden side ekstra udgifter til et bedre værn om den borgerlige sikkerhed tvingende nødvendige. Kaas gik nemlig ind for øgede udgifter til politiet, og i den henseende var 10.000 rbd. ekstra om året ikke for lidt.<sup>65</sup>

Kort efter udlagde Kaas imidlertid teksten.<sup>66</sup> Politidirektørens forslag tiltrådtes nu fuldt ud, og da han ikke mente at kunne tilføje det noget væsentligt, indskrænkede Kaas sig blot til en fremstilling af Hvidbergs plan, suppleret med egne ideer.<sup>67</sup> Hovedpunktet var – som hos politidirektøren – et bedre kendskab til Københavns indbyggere og deres næringsveje. Men målet, mente Kaas, hindredes af politiets organisation og de fleste politibetjentes uduelighed, hvilket til dels skyldtes den ringe løn. Deres ringe antal var dog også en årsag, tilligemed betjentenes uheldige fordeling og urigtige afbenyttelse, hvormed Kaas formentlig hentydede til disses høje grad af specialisering.<sup>68</sup> Ellers bød justitsministeren på øget registrering og opsyn med tjenestetyende, løsarbejdere, fremmede, herberger, værtshuse, løse fruentimmere og almindelig gadeuorden.<sup>69</sup> De to førstnævnte kategorier var imidlertid vigtigst, da Kaas mente, at hovedparten af alle forbrydelser kunne henføres til disse, hvilket han understregede med tal fra en kommission der var nedsat i 1809 og som viste, at tjenestetyende udgjorde 1/8 af Københavns befolkning på ca. 100.000 mennesker.<sup>70</sup>

Det udstrakte protokolvæsen, Kaas tænkte sig, var kompliceret. Der skulle anlægges protokoller for ind- og udgående tjenestefolk, for dem som holdt tjenestefolk og for dem, der var tjenesteledige eller – søgende. Herudover forpligtedes husbonden til, under ed, at afgive skudsmål, som dernæst måtte forevises politiet, hvortil kom en mulighed for husbonden eller tyendet til at ind-

føre tjenesteaftalen i politiprotokollen. Lejlighedsarbejdere skulle, når de først var registreret og havde fået autorisation, bære messingskilte med numre.<sup>71</sup>

## Hemmelige »agenter«

Hvidbergs tanker om ansættelsen af 11 politiassistenter med tilhørende betjente, bifaldt Kaas)<sup>72</sup> Organisationsmæssigt underordnedes 3/4 af den samlede projekterede politibetjentstyrke, 30 mand, de 10 politiassistenter, hvortil kom fire under den forstadsbaseredes kommando. Det efterlod fem til seks betjente knyttet til politidirektøren og den daglige opvartning som adjudant, torvemester og fyrbødertjeneste. Planen ville bespare tre ud af de 41 reglementerede politibetjente, blandt andet de to der var ansat på Vesterbro og Nørrebro, *men gik det ud over Rasmus Hansen og Hans Andersen, skulle reduktionen indskrænkes til een!*<sup>73</sup>

Kaas havde således personlige præferencer blandt det underordnede personale, men også politiassistenterne fik særlig bevågenhed, da de efter mindst seks års tjeneste, på anbefaling af politichefen og politidirektøren, ville blive sikret fortrinsret til et passende kongeligt embede.<sup>74</sup> For så vidt angik deres virke bemærkede Kaas, at *»Det maatte tillades Politie Assistenten at vælge imellem Distriktets Beboere 2-4 eller flere frivillige Medhielpere, imod at anmelde disse for Politiets Chef og Directeur, som autoriserede dem i denne Qvalitet enten offentligen eller hemmeligen efter Omstændighederne, og skulle disse Mænds hældige og virksomme Bestræbelser til bedste for Politiet, vordede paaskiønnede paa en for dem passende Maade.«*<sup>75</sup>

Reaktionen på denne passus kom prompte fra Hvidberg i skrivelse af 10. november 1815.<sup>76</sup> Han opfattede de omtalte frivillige medhjælpere som ønskelige, men mente ikke at det offentlige ville være tjent med dem. *»Saadanne Mænd skulde være dannede og uplettede Indvaanere. Som saadanne ville de ansee denne Funktion under deres Værdighed; thi man har visse Fordomme, i følge hvilke det ansees for en Skam at gaae Politiet tilhaande. Imidlertidig kan man jo forsøge saadant.«*<sup>77</sup>

## Nærpoliti

Ved plakat af 27. december 1815 ansattes fire politiassistenter i selve staden, en i distriktet Christianshavn-Amagerbro samt en på broerne udenfor voldene. Disse nye embedsmænds forpligtelser bestod primært i at gå politidirektøren

til hånde, våge over lovene og god orden i deres distrikter, og rapportere Hvidberg det, der vakte mistanke om forbrydelser m.m. Ingen udstyredes med vidtgående beføjelser, da kommandostrukturen lagde op til en høj grad af afhængighed af politidirektøren. Tilfælde, der krævede øjeblikkelige foranstaltninger, kunne politiassistenterne selv klare, men derudover begrænsedes myndigheden til at foretage anholdelser og bilægge de politisager, som kunne afgøres mindeligt. Reskript af 27. december 1815,<sup>78</sup> fastsatte lønnen til 600 rbd. årligt, og gav lovning på en fortrinsret til andet embede efter 6 år. Men herudover fastsattes der kun regler for en skarpere kontrol med tjenestetyendet og løsarbejdere, ad de retningslinier Kaas og Hvidberg havde diskuteret. En egentlig instruks for assistenterne ville senere blive udstedt,<sup>79</sup> men den lod vente på sig.

Den nyskabte politiorganisation indfrie ikke de forventninger Kaas havde haft ved starten. Den 6. september 1816 beklagede han sig til politidirektøren over de mange indbrud og tyverier, som trods politiets strækt øgede ressourcer aldrig blev opdaget.<sup>80</sup> Årsagen måtte ligge i en urigtig fordeling eller anvendelse af statens kræfter. Hvorom alting var, så ville Kaas diskutere problemet med Hvidberg, når han kom ind til byen, samt tage bestemmelse om politiassistenternes endnu ikke udfærdigede instruks. Disse måtte nemlig enten »sættes i større Virksomhed« eller afgå, for i deres nuværende stilling gjorde de hverken politiet eller det offentlige nytte.<sup>81</sup>

Kritikken kom imidlertid ikke som lyn fra en klar himmel, da Kaas tre-fire måneder tidligere blandt andet havde opfordret samtlige politiassistenter til at afgive forslag om, hvad der kunne fremme ordningen i reskript af 27. december 1815.<sup>82</sup> Her var der blevet peget på problemer som: Den dårlige forbindelse til det øvrige eksekutive politi, for få penge, bl. a. til dusører, samt uklare kommandoforhold.<sup>83</sup>

Instruksen, som Kaas skrev den 20. februar 1817, bragte kun en beskeden udvidelse og præcision af reskriptet af 27. december 1815. Politiassistenternes funktion som nærpolti styrkedes dog ved et påbud om skiltning med ordet *politiassistent* på deres bopæl.<sup>84</sup> Derudover forpligtedes assistenterne til at opspore alle mistænkelige og løsladte fra straffeanstalterne.<sup>85</sup> Men vigtigst var indhentelsen af oplysninger »*paa en passende Maade*«, fra mænd som i kraft af deres stilling kunne give nyttige informationer, ligesom assistenterne heller ikke burde forsømme, »*at indhente Oplysninger om hvad der passere i Vertshusene og andre deslige Steder.*«<sup>86</sup> Desuden indførtes natpatruljering for politiassistenterne.<sup>87</sup> Et punkt i instruksen springer dog i øjnene. I §7 udbad Kaas

sig rapport direkte fra politiassistenterne, dog med genpart til politidirektøren om kvalificerede forbrydelser og uordener, der tiltrak sig opmærksomhed.<sup>88</sup> Kaas ønskede med andre ord personlig kontrol med politiet, men han indfrie-ede ikke politiassistenternes ønske om penge til opdagelser, ligesom kommandovejsproblemerne forblev uløste. Ordningens vanskeligheder bestod derfor fortsat.

I en *allerunderdanigst beretning og forestilling* af 26. februar 1817 til kongen undskyldte Kaas instruksens sene implementering.<sup>89</sup> Som grund angav han overfor kongen sin egen og politiassistenternes manglende erfaring, der først skulle indhøstes, før retningslinierne for embedsrådet havde kunnet udstikkes. Men derudover kom problemer med grænsedragningen mellem politidirektøren og assistenterne, idet Kaas bestandig havde måttet vogte sig for skadelige kollisioner, modstridelse og uvilje.<sup>90</sup>

En måned senere afgav Kaas overfor kongen et løfte om et mere virksomt og »overseende« politit, hvilket der efter Kaas' mening arbejdedes uafslutteligt på, såvidt landets finanser tillod det, og hertil kom et forslag til en skærpet straffelovgivning.<sup>91</sup> Problemet med den gældende tyverilovgivning var nemlig, at den kun indsatte forbryderne for kort tid.<sup>92</sup> Systemet måtte således opfordre vedkommende til afvejning af ulemperne ved fængsling kontra fordelene af udbyttet, og da forbryderne i fængslet ville finde villige lærere, måtte det virke som en tilskyndelse til yderligere kriminelle aktiviteter efter det korte fængselsophold.<sup>93</sup> Løsningen var derfor indsættelse i længere tid. Kun derigennem ville det være muligt at udrydde den kriminelle af hans forbindelser, mente Kaas.<sup>94</sup> Det skitserede projekt nød dog ikke fremme, hvorfor politiassistentordningen kørte videre ad det spor, den hidtil havde fulgt.

## Justitsminister som politibetjent

Kaas var som politichef særdeles aktiv, og han veg ikke tilbage for selv at deltage i politiarbejdet. Dette ses eksempelvis af skrivelse dateret 14. november 1815, som blandt andet meddelte politidirektør Hvidberg oplysninger om en person ved navnet von Langen, der opholdt sig på Christianshavn med store mængder af forarbejdet sølvtøj. Vedkommendes eneste omgang skulle udelukkende være en gammel jøde, som måske var et forklædt fruentimmer, hvorfor hele foretagendet virkede ret suspekt.<sup>95</sup>

Huset og gadens navn kunne Kaas ikke få oplyst, hvilket selvsagt vanskeliggjorde videre efterforskning. Alligevel mente han, at indiciene måtte for-



tjene »nærmere Undersøgelse i Betragtning af Angiveren, hvis Navn jeg mundtlig skal give Dem, naar vi sees.«<sup>96</sup> Endvidere omtales et mistænkeligt hjørnehus mellem Gothersgade og Kongens Nytorv, som Kaas dog ikke kunne udpege bestemt, men ikke desto mindre ønskede undersøgt, da personernes rygte og omgang åbenbart burde interessere politiet.<sup>97</sup> Otte dage senere rykkes der for informationer, »om den bevidste hemmelige Sags gang, efter den af mig meddelte seneste Oplysning Huset Betræffende.«<sup>98</sup> Fremgangsmåden var karakteristisk for Kaas, der foretrak mundtlige samtaler frem for skrift,<sup>99</sup> og derudover førte den politik, at officielle henvendelser i hans tid ofte var bekræftelser af samtaler eller ikke-officiel korrespondance.<sup>100</sup>

Andre henvendelser fra politichef til politidirektør angik kongens forespørgsler<sup>101</sup> og kritik fra kancellipræsidenten angående censurens udøvelse i trykkefrihedssager.<sup>102</sup> Den mere prosaiske side af politichefembedet fremgik f. eks. af en ordre til Hvidberg om udbedrelse af det dårlige rendestensbrædt fra Sankt Annæ Plads til Amaliegade, da kongen red den vej hver dag.<sup>103</sup>

Adskillige sager om »De små huse ved Toldboden« illustrerer, hvorledes Kaas greb ind i politiets eksekutive forretninger, og hvem i politiet han fandt særlig brugbar. Men herudover viser sagskomplekset tillige det gradvise troværdighedstab, politidirektør Hvidberg led mod slutningen af sin embedsperiode. Omtale af uro ved Toldboden fremkom første gang i skrivelse af 12. juni 1817.<sup>104</sup> Samme dag havde Kaas observeret nogle drenges støjende adfærd og omgang med fyrværkeri, uden at dette tiltrak sig politiassistentens opmærksomhed – skønt aktiviteterne burde have gjort det. Politichefen opfattede stedet som planteskole for forbrydelser. Derfor indbød han politidirektøren til, sammen med ham og distriktets politiassistent, at tage stedet i øjesyn for derigennem at løse problemet med passende foranstaltninger.<sup>105</sup> Tiltagene hjalp imidlertid ikke. I skrivelse af 21. september 1817 fandt Kaas påny grund til at besvære sig over de daglige uordner ved Toldboden; og et konkret tilfælde, som angik børnemishandling, og som overværedes af Kaas' kone, ønskede han overladt politiadjutant Boelmann, der nok skulle få sagens rette sammenhæng frem.<sup>106</sup> Ordren var overraskende, idet Kaas derved simpelthen koblede distriktets politiassistent ud.

## Ledelseskrise

Kort efter krævede andre anliggender Kaas' opmærksomhed, da han ved instruktion af 20. august 1818 pålagde politiassistenterne at indsende rappor-

ter til politichefen personligt angående slagtere og bageres takster, om detailhandelndes drikke- og fødevarer, om huslejepriser for boliger for de ringere klasser samt om tilsyn med alt muligt »sjoverarbejde«. <sup>107</sup>

Udover disse pligter opfordredes assistenterne ydermere til at viderekomunikere andre iagttagelser, som Kaas – hvis nogen i den forbindelse udmærkede sig – ville anbefale til kongens nåde og et passende gratiale. <sup>108</sup> Reaktionen udeblev ikke, da politichefen ved denne instruktion faktisk udelukkede politidirektøren fra hele det pågældende område, og samtidig tilbød assistenterne belønning. Politiasistenten Wesenberg konkluderede i hvert fald, at der ikke længere skulle tages hensyn til Hvidberg, hvilket han endda gav udtryk for i en officiel rapport. <sup>109</sup>

Hvidberg sad dog ikke denne bemærkning overhørig, men indklagede straks Wesenberg for Kaas. Situationen var politichefen på alle måder beklagelig, men Wesenberg måtte ofres for politiets skyld. Til gengæld ville Kaas så med Hvidberg diskutere, hvordan lignende problemer skulle undgås i fremtiden. <sup>110</sup> Forløbet viser Kaas' ledelsesstil i en nøddeskal. Han havde ved sin instruktion selv skabt kommandovejsproblemerne, og politidirektøren blev efterhånden usikker på hvilke afgørelser, han egentlig måtte træffe på egen hånd. Derfor landede en skrivelse fra Hvidberg hos politichefen, indeholdende en ansøgning om noget så banalt som koncertafholdelse fra selskabet Harmonien. Kaas svarede undvigende, under henvisning til, at han ikke burde blande sig i det eksekutive politis daglige forretninger, hvorfor politidirektøren selv måtte træffe en beslutning. <sup>111</sup>

Forløbet vidner om den ledelseskriser, etaten i stigende grad prægedes af, og som slog ud i lys lue året efter, blandt andet forårsaget af politichefens stadige indgreb.

I en skrivelse af 4. august 1819 rettede politichefen for første gang direkte kritik mod politidirektøren i et tilfælde, hvor denne havde udvist passivitet angående en kaptajn Tidemann, som havde haft adskillige dage til at gå uopdaget rundt i København. <sup>112</sup> Og allerede seks dage senere meldte Kaas overfor kongen klart ud med hensyn til Hvidbergs embedsførelse. Han erklærede kort og godt, at politidirektøren ikke besad de egenskaber som burde karakterisere den embedsmand, der stod for politibestyrelsen i København. <sup>113</sup> Denne dom smertede Kaas, men grundene derfor ville han ikke gå i detaljer med, da kongen – som Kaas fremhævede – selv havde haft flere lejligheder til at erfare dem; og desuden bekræftede den almindelige mening Kaas' udlægning! <sup>114</sup>

Politichefen pegede på manglende lederevner som hovedårsagen til de fejl-



Andreas Chr. Kierulff, politidirektør  
1820-1834.

greb, der kunne sætte den offentlige sikkerhed over styr.<sup>115</sup> Kaas ønskede derfor stillingen betroet en anden, ligesom han fandt det nødvendigt at forene det eksekutive og dømmende politi, og det kunne ikke ske, så længe Hvidberg besad posten. Hvidberg var jo ikke cand. jur.<sup>116</sup>

Løsningsforslaget lød derfor på afsked med ventepenge, indtil en anden stilling dukkede op, eller ansættelse som viceborgmester med den hidtidige gage.<sup>117</sup> Personen, Kaas havde udset sig til politidirektørembedet, hed A. C. Kierulff.

I 1815 var han blevet forbigået, men nu var Kierulff: *»Upaatvivlelig den Mand, som af alle mig bekiente Embedsmænd, foreener i høieste Grad de Egenskaber, som man kan fordre hos en Politidirecteur, og han besidder derhos det Fortrin fremfor enhver anden, at han kiender nøie Personalet og Forretningernes Omfang, da han i flere Aar har beklædt Politieretten, dels som Assessor, dels som Iustitiarius og i lang Tid har til alles tilfredshed forestaaet Politiedirecteur Embedet.«*<sup>118</sup>

Forestillingens indhold måtte efter Kaas' mening holdes hemmelig, indtil Kierulff kunne overtage stillingen, da man ellers ville svække Hvidbergs auto-

ritet i politiet: »Som derved let kunde komme i en heel anarchisk Stilling.<sup>119</sup> Afskedigelsessagen gentog Kaas overfor kongen den 22. november 1819, da grundene til forestillingen nu var blevet accentueret yderligere af de begivenheder, der tog deres begyndelse den 3. september, og kendes som Jødefejden.<sup>120</sup>

Almindeligvis er det Hvidbergs malkonduite under denne Jødefejde, der fremføres som begrundelsen for hans afsked, men – som det er set – rakte konflikten mellem politichef og politidirektør meget længere tilbage. Kaas var den egentlige årsag – tilstandene skyldtes jo netop hans særlige ordregivning, og at han ikke bakkede direkte og åbenlyst op om Hvidberg.

Hvidberg blev afskediget den 31. december 1819.

## Noter

1. Københavnske politi- og domsmyndigheder I. Foreløbige arkivregistraturer udgivet af Landsarkivet for Sjælland m.m. København 1975, forkortet LaS: s 94.
2. Det Kongelige Bibliotek: Mikrofilm: Avisen Dagen, 6. juli 1815, no. 160.
3. LaS: Københavns politichef: Diverse sager vedr. Københavns politi 1815-24: Sager angaaende Politiets Bestyrelse i Kiøbenhavn og dens Forstæder henhørende til Politichefens Comptoir: Allerunderdanigst Forestilling fra Præsidenten i det kongelige danske Cancellie betræffende Politiets Forvaltning i den kongelige Residents Stad. Bernstorff d. 12. aug. 1815. Allerunderdanigst Kaas: s 1.
4. Samme: s 1.
5. Samme: s 1.
6. Samme: s 1.
7. Samme: s 3.
8. Samme: s 3.
9. Samme: s 3.
10. Samme: s 3.
11. Samme: s 3-4.
12. LaS: Københavns politichef: Diverse sager vedr. Københavns politi 1815-24: Mærket med blå blyant på 1. side: I 31: Til Hr. Cancellie Raad Hvidberg i Kiøbenhavn. Strax at befordres. Kiøbenhavn d. 25. August 1815, Kaas: s 1.
13. Dansk Biografisk Leksikon. Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag. København 1979: Bd. 6: s 630-631.
14. LaS: Københavns politichef: Diverse sager vedr. Københavns politi 1815-24: Mærket med blå blyant på 1. side: I 31: Til Hr. Cancellie Raad Hvidberg i Kiøbenhavn. Strax at befordres. Kiøbenhavn d. 25. August 1815, Kaas: s 1-2.
15. Litteratur-tidende, årgang 1815, nr. 9: s 141.
16. Noget om tyverierne, især i København, foranlediget af en i de offentlige blade i mai 1814 fremsat opgave om de mest hensigtsmæssige midler til at forebygge tyverier. Et kronet prisskrift af Otto Himmelstrup Hvidberg. Trykt hos og forelagt af direktør Joh. Fred. Schultz. København 1815: s 1.

17. Samme: s 1.
18. Samme: s 63.
19. Litteratur-tidende, årgang 1815, nr. 9: s 141.
20. Noget om Tyverierne, især i Kiøbenhavn, foranlediget af en i de offentlige Blade i mai 1814 fremsat Opgave om de meest hensigtsmæssige Midler til at forebygge Tyverier. Et kronet Pris-Skrift af Otto Himmelstrup Hvidberg. Trykt hos og forelagt af Directeur Joh. Fred. Schultz. Kiøbenhavn 1815.
21. Samme: s V.
22. Samme: s 2-8.
23. Samme: s 8-30.
24. Samme: s 30-39.
25. Samme: s 40-41.
26. Samme: s 34.
27. Samme: s 49-50.
28. Samme: s 49.
29. Samme: s 63-71.
30. Samme: s 74.
31. Samme: s 76-80.
32. Samme: s 81-82.
33. Samme: s 82.
34. Samme: s 83.
35. Samme: s 97-98.
36. Samme: s 101-123.
37. Det Kongelige Bibliotek: Mikrofilm. Avisen Dagen. Årgang 1815, numrene 143-145, 147-150, 152-154.
38. Rigsarkivet: Danske Kancelli, 2. departements registrantsager, læg i registrantsagerne nr. 1221-1223, dateret: Kiøbenhavns Politie Kammer den 13. marts 1816: s A.
39. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-1817: Nr. 1B: Allerunderdanigst Forestilling til Kongen 12. sept. 1815: s 1b.
40. Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger og Aabne Breve, samt andre trykte Anordninger som fra 1670 af ere udkomne. – – ved Jacob Henric Schou. Benævnt Schous forordninger. Når forordninger og plakater nævnes i det følgende, hentydes der til ovennævnte publikation.: Plakat af 1. marts 1814.
41. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-1817: Nr. 1B: Allerunderdanigst Forestilling til kongen 12. sept. 1815: s 2.
42. Samme: s 4.
43. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-1817: Nr. 3: s 7. Til Kancelliet, 19. sept. 1815.
44. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-1817: Sammentælling.
45. LaS: Københavns politichef: Kopibøger over udgåede skrivelser 1817-1819: Sammentælling.
46. LaS: Københavns politichef. Kopibog over udgåede skrivelser 1819-1827: Sammentælling.
47. LaS: Københavns politichef: Diverse sager vedr. Københavns politi 1815-1824: Lægget: Kiøbenhavns Politie Kammer d. 16. October 1815 Hvidberg, mærket øverst på forsiden med 4, designationens nr. 4: s 22-24.
48. LaS: Københavns politichef: Kopibøger over udgåede skrivelser 1815-1827, 3 bind.
49. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-1817: Nr. 2: s 4. Til politimesteren i Københavns Amt kancelliråd Wedege, 12. sept. 1815.

50. Samme: s 5-7.
51. LaS: Københavns politichef Diverse sager vedr. Københavns politi 1815-24: Kiøbenhavns Politie Kammer d. 16. October 1815, Hvidberg, mærket øverst på forsiden med 4, designationens nr. 4.
52. Samme: s 1.
53. Samme: s 2.
54. Samme: s 2, 4.
55. Samme: s 2.
56. Samme: s 3-4.
57. Samme: s 4-5.
58. Samme: s 6.
59. Samme: s 8.
60. Samme: s 7-24.
61. Samme: s 14-15.
62. Samme: s 6-7.
63. Samme: s 8-12.
64. Samme: s 25-27.
65. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-1817: Nr. 16: s 17. Til Politidirektøren, 20. okt. 1815.
66. LaS: Københavns politichef: Kopibøger over udgåede skrivelser 1815-17: Nr. 32: s 34. Til politidirektøren. Skrivelsen er i kopibogen dateret 20. okt. 1815 selvom den foranstående skrivelse nr. 31 dateres 5. dec. 1815. Hvidberg referer i sit forslag af 10. nov. 1815 til nr. 32, hvorfor det må være skrevet mellem 20. okt og 10. nov. 1815.
67. Samme: s 34.
68. Samme: s 35-36.
69. Samme: s 35.
70. Samme: s 36-37.
71. Samme: s 38-43.
72. Samme: s 46.
73. Samme: s 47-48.
74. Samme: s 47.
75. Samme: s 47.
76. LaS: Københavns politichef: Diverse sager vedr. Københavns politi 1815-24: Kiøbenhavns Politie Kammer d. 10. November 1815 Hvidberg, mærket øverst på forsiden med 6, designationens nr. 6.
77. Samme: s 19.
78. Kongelige Reskripter, Resolutioner og Collegialbreve for Danmark og Norge, udtogsviis udgivne i chronologisk Orden ved Laurids Fogtmann. Udgivet under denne titel indtil 1812, men fra 1814 udgivet som: Kongelige Reskripter og Resolutioner, Reglementer, Instruxer og Fundatser, samt Kollegialbreve, med flere, Danmarks Lovgivning vedkommende offentlige Aktstykker, samlede og udgivne af T. Algreen-Ussing: Reskript af 27. december 1815.
79. Schous forordninger: Plakat af 27. december 1815: §8.
80. LaS: Københavns politichef: Kopibøger over udgåede skrivelser 1815-17: Nr. 85: s 107. Til politidirektøren, 6. sept. 1816.
81. Samme: s 107.
82. LaS: Københavns politichef: Sager vedr. udarbejdelsen af instruks for politiassistenterne 1816-18: Nr. 1: 6 Forslag fra Politie Assistenterne angaaende deres Virkekreds og Forhold til det

- almindelige Politie vedlagt Iustitsraad Hvidbergs Betænkning derom. Münsters forslag mærket c/, Christianshavn den 25. juni 1816: s 1.
83. LaS: Københavns politichef: Sager vedr. udarbejdelsen af instruks for politiassistenterne 1816-18: Nr. 1: 6 forslag fra politiassistenterne angående deres virkekreds og forhold til det almindelige politi vedlagt politidirektørens betænkning derom: Københavns Politie Kammer den 31. October 1816: s 2, 19-20, 33-34, 36-37, 40-41.
  84. LaS: Københavns politichef: Sager vedr. udarbejdelsen af instruks for politiassistenterne 1816-18: Nr. 6: 2 Concepter til Instruksen for Politie Assistenterne (der ligger kun et i lægget), dateret 20. feb. 1817: s 1, §1.
  85. Samme: s 3, §3.
  86. Samme: s 3-5, §§2-3.
  87. Samme: s 6, §5.
  88. Samme: s 7-8, §7.
  89. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgående skrivelser 1815-17: Nr. 135: s 169. Allerunderdanigst beretning og forestilling til kongen, 26. feb. 1817: s 170.
  90. Samme: s 169-170.
  91. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-17: Nr. 163: s 203. Allerunderdanigst betænkning til kongen ,22. marts 1817: s 204.
  92. Samme: s 204-205.
  93. Samme: s 205.
  94. Samme: s 205-207.
  95. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-17: Nr. 26: s 29. Til politidirektøren, 14. nov. 1815: s 30.
  96. Samme: s 30.
  97. Samme: s 30-31.
  98. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1815-17: Nr. 28: s 32. Til politidirektøren, 22. nov. 1815: s 32.
  99. Teddy Petersen (red.): Skrivefrækhed. Scanned, Tønder 1989: s 61.
  100. Samme: s 343, note 82.
  101. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-19: Nr. 125: s 76. Til politiretssassessor Danchell, 3. nov. 1817.
  102. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-17: Nr. 303: s 203. Til politiretssassessor Danchell, 11 dec. 1818.
  103. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-1819: Nr. 114a: s 68. Til politidirektøren, 27. okt. 1817.
  104. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-19: Nr. 36: s 16. Til politidirektøren, 12. juni 1817.
  105. Samme.
  106. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-19: Nr. 82: s 50. Til politidirektøren, 21. sept. 1817.
  107. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-19: Nr. 251: s 146. Instruksen for politiassistenterne, 14. aug. 1818: s 170-172.
  108. Samme: s 172.
  109. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-19: Nr. 282: s 188. Til politidirektøren, 20. okt. 1818.
  110. LaS: Københavns politidirektør: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-19: Nr. 284: s 192. Til politidirektøren, 23. okt. 1818.

111. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1817-1819: Nr. 306: s 206. Til politidirektøren, 24. dec. 1818.
112. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1819-27: Nr. 32: s 25-26. Til politidirektøren, 4. aug. 1819.
113. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1819-27: Nr. 33: s 26. Allerunderdanigst forestilling til kongen, 10. aug. 1819.
114. Samme: s 26.
115. Samme: s 27.
116. Samme: s 27.
117. Samme: s 28.
118. Samme: s 29.
119. Samme: s 30.
120. LaS: Københavns politichef: Kopibog over udgåede skrivelser 1819-27: Nr. 59: s 52. Allerunderdanigst forestilling til kongen, 22. nov. 1819.



# »Gernersgadevagten«

*Fælles dansk-tysk udrykningskommando i København  
fra 16. januar 1944 til 19. september 1944*

Af ERIK BOEST

De fælles dansk-tyske udrykningskommandoer i København, kaldet »GERNERSGADEVAGTEN«, blev efter tysk pres oprettet pr. 16. januar 1944. Efter forhandlinger mellem Justitsministeriet, Københavns politi og Wehrmachtortskommandanturen besluttedes det, at to fælles dansk-tyske kommandoer, der snart blev udvidet til tre, skulle stationeres i den beslaglagte Gernersgades kaserne, hvor blandt andet det tyske feltgendarmeri havde til huse. Kasernen havde tidligere været dansk søofficersskole.

Forinden havde der været store problemer, idet den tyske general havde bestemt, at de to dansk-tyske udrykningskommandoer skulle indkvarteres på henholdsvis Dagmarhus og Ingeniørkasernen i Ryvangen. Først efter nye forhandlinger måtte generalen bøje sig. Denne forsinkelse betød, at starten formentlig blev udskudt til tirsdag den 18. januar 1944.

I skrivelse af 5. januar 1944 fra *Den Højere SS- og Politifører i Danmark* til Rigspolitichefen angående oprettelse af blandede udrykningskommandoer i København, skrev *SS-Gruffefører og Generaløjtnant i Politiet, Pancke*, at for at give det danske politis indskriden overfor personer i tysk uniform en mere effektiv form, var det nødvendigt at oprette to udrykningskommandoer.

Hver kommando skulle bestå af en feltgendarm, en underfører af den tyske værnemagt, en underfører i det tyske politi samt to underførere i det danske ordenspoliti, der skulle forrette tjeneste 24 timer ad gangen.

*Pancke* henstillede, at der snarest muligt måtte blive udkommanderet otte danske ordenspolitimænd til udrykningskommandoerne.

Han henviste til de konferencer, som havde fundet sted den 3. og 4. januar 1944.

Ifølge Københavns politis B-dagsbefaling nr.12 af 17. januar 1944 blev udrykningsvognene K 8902 og K 8903 forsynet med radioanlæg og afgivet til Gernersgadevagten.

Udrykningskommandoernes område var Storkøbenhavn (København, Frederiksberg Birk, Københavns amts nordre Birk og Københavns amts søndre Birk – med undtagelse af Kastrup og Værløse flyvepladser).

Gernersgadevagten skulle tilkaldes af dansk politi i alle tilfælde, hvor medlemmer af den tyske værnemagt, andre militære eller civile myndigheder eller tyske statsborgere, var deltagere i mindre politiuordner, *men* skulle ikke tilkaldes i tilfælde af sabotage eller forsøg herpå.

Gernersgadevagten kaldtes over telefon, Central 18 000, af såvel tyske som danske myndigheder. Hos delingsføreren i Københavns politis Udrykningstjeneste på Politigården var installeret et ekstraapparat, der ringede samtidig med hovedapparatet på Gernersgades kaserne. Hver gang Gernersgadevagten kaldtes, skulle den vagthavende politiassistent på Politigården tage telefonen og høre og nedskrive den melding, som indgik – og i øvrigt undlade at sige noget i telefonapparatet.

Danske anholdte skulle af de dansk-tyske udrykningskommandoer afleveres på nærmeste danske politistation. Andre anholdte beordrede feltgendarmerne som regel til det tyske fængsel i Kastellet, hvor personel fra de tyske polititropper residerede.

Af samme dagsbefaling fremgår, at hver af de – foreløbig to – udrykningskommandoers udrykningshold bestod af



Erik Boest. Pensioneret politikommissær. Ansat i politiet i 1958. Aktiv i Politihistorisk Selskab med besættelsestidens historie som speciale.

- 2 tyske feltgendarmer,
- 1 tysk ordenspolitimand,
- 2 danske ordenspolitimænd fra Københavns politi og
- 1 dansk ordenspolitimand som chauffør.

Der hersker nogen usikkerhed om, hvornår 3. udrykningskommando startede, men efter oplysninger fra flere tidligere danske ordenspolitimænd, der var med fra starten, skete udvidelsen ret hurtigt, således at de fik 24-timers tjeneste, efterfulgt af to fridøgn, inden de atter skulle møde på vagt.

Der hersker ligeledes nogen usikkerhed om bemanningen på hver udrykningskommandos to udrykningshold (kørehold), men formentlig bestod hvert udrykningshold af:

- 2 tyske feltgendarmer, hvoraf den ene var leder – i tjenesten bar de på brystet de velkendte halvmåneformede tjenesteskilte,
- 2 tyske ordenspolitisoldater, kendelige på deres lysegrønne uniformer. Politisoldaterne afløstes enkelte gange af værne-magtssoldater,
- 2 danske ordenspolitimænd, hvoraf den ene som regel var overpolitibetjent og
- 1 dansk ordenspolitimand som fast chauffør.

Til hver udrykningskommando var tilkommanderet en ældre tysk Hauptfeldwebel eller Oberfeldwebel og en tysk kvindelig telefonvagt, der begge fungerede på ekspeditionskontoret.

Efter det nu foreliggende var der således tre fælles dansk/tyske udrykningskommandoer – hver på to udrykningshold/kørehold. En af udrykningskommandoerne var på vagt af gangen. Kun undtagelsesvis sendtes begge udrykningshold ud samtidig.

En 24-timers vagt startede klokken 12.00.

## Kasernen

De fælles dansk-tyske udrykningskommandoer havde station i den sydøstlige ende af Gernersegades kaserne, med indkørsel fra Borbergade. Til venstre for porten lå i gården den tidligere vagtbygning, som vist nok kun blev anvendt

som kaserne depot. De to udrykningsvogne holdt den første tid under åben himmel, men i februar opførtes et halvtag mod muren ud til Haregade.

Bag kasernebygningen var der, ud mod Haregade, opført nogle hundegårde, som anvendtes for det patruljerende feltgendarmeris hunde. Gernersgadevagtten havde i øvrigt intet at gøre med den del af det tyske feltgendarmeri.

Gernersgadevagtens indgang lå midt i bygningens gavl med nogle trin op til døren. Indenfor var der et vindfang, i hvis højre side der fandtes en rude ind til telefon- & ekspeditionskontoret, der var fælles for begge udrykningshold/kørehold. Fra ekspeditionslokalet var der adgang til den bagved liggende vagtstue, ligesom der var adgang til forhallen med trappe. Ved siden af vagtstuen mod Haregade lå dette udrykningsholds soverum.

Til venstre for trappen, ud mod Gernersgade, fandtes det andet udrykningsholds vagtstue og soverum. Foran begge vagtstuer var der en slags entré med døre til begge rum. Toilet- og vaskerum fandtes i kælderens ved trappen. Fra forhallen var der en tofløjet dør til den store midterhal, der af tyskerne anvendtes som gymnastiksal.

Den tyske kantine lå modsat vagten og ud mod Gernersgade og blev kun i sjældne tilfælde besøgt af de danske politifolk.

Vagtstuerne og soverummene på kasernen var fælles, og det var en stiltienende aftale, at politik og krigen ikke blev diskuteret – men ellers var ordet frit.

Den af det øvrige tyske militærpersonel anvendte port til kaserneområdet var gennem hovedvagtten i Gernersgade, skråt overfor Skt. Pauls Plads.

Gernersgadevagtens opgave var udelukkende af ordenspolitimæssig karakter, og man tør roligt sige, at de danske politimænd, der blev beordret til denne yderst utaknemmelige opgave, har bidraget til at redde flere danskere fra tysk fængsel. I den tid Gernersgadevagtten kom til at fungere, fik den en heldig indflydelse på Schalburgfolk og andre provokatørers uheldige optræden.

Tyskerne og de danske medløbere havde stor respekt for det håndfaste og til tider hårdtslående tyske feltgendarmeri, der heller ikke vurderede overløberne højere end det danske politi.

Gernersgadevagtens tyske feltgendarmer havde alle været tyske ordenspolitifolk – hovedsagelig fra Hamburg og Bremen. De fleste var ikke nazistisk indstillet og holdt deres politiske meninger for sig selv. Kom der lejlighedsvis afløsere på vagt, om hvis politiske indstilling feltgendarmlederne var usikre, blev de danske politimænd altid advaret.

I ét tilfælde havde et udrykningshold fået en feltgendarmleder med nazistisk tendens, som indberettede en af de danske politimænd for *ulovligt* at



Den fælles dansk/tyske udrykningskommando i Gernersgade januar – september 1944. Udrykningsholdet bestod af 3 danske politifolk (den ene fotograferede), 2 tyske feltgendarmere, heraf 1 leder og 2 tyske politisoldater. Tyskeren yderst til venstre var en afløser. Han er iført russiske benklæder og havde stormmedaljen for flere bajonetangreb.

have aflyttet BBC's danske udsendelse – en udsendelse, som de andre tyske holdmedlemmer daglig var meget interesseret i. Den danske forbindelsesofficer, politikommissær Svend Gredsted, fik udvirket, at pågældende feltgendarm hurtigt blev udskiftet – med en mere samarbejdsvillig.

## Gensidig forståelse

Gernersgadevagtens tyske politisoldater, som i øvrigt var indkvarteret på den beslaglagte Alsgades skole, var også for de flestes vedkommende rekrutteret fra det tyske politi. Samarbejdet mellem de danske politimænd på den ene side og især feltgendarmene, men også i nogen grad politisoldaterne på den anden side, var rimeligt – med gensidig forståelse for hinandens problemer – idet en

vis form for »kollegial samhørighed« ikke fornægtede sig. Mangen en optegnelse vedrørende danske overløbere lod feltgendarmlederne gå videre til de danske politifolk – der viderebragte oplysningerne – til senere stor nytte i retsopgøret.

Ved udrykninger var begge politiparter enige om at ordne sagerne i mindelighed, uden for mange rapporter eller anholdelser, og blot sørge for at episoderne ikke udviklede sig til indgriben fra Gestapos side.

På ét punkt var feltgendarmene ubøjelige, nemlig hvis tyske officerer eller folk fra det tyske sikkerhedspoliti eller Gestapo var indblandet. I disse tilfælde blev der skrevet rapport, foretaget anholdelser og indbringelse til kasernen eller til Kasteslets tyske fængsel. På grund af det fornuftige samarbejde blev langt den største del af afgørelserne på gerningsstederne afgjort af de danske politimænd – til københavnernes fordel.

## Fejlagtig opfattelse

Flere af de tidligere Gernersegade-politifolk har udtalt, at befolkningen så endog meget skævt til de danske politimænd i den fælles dansk-tyske udrykningskommando, idet befolkningen fejlagtigt antog, at politifolkene var gået tyskernes ærinde. Ingen var vel klar over, at alle politimændene var beordret til denne specielle tjeneste – på grund af, at de pågældende beherskede det tyske sprog – som man jo lærte i enhver mellemskoleklasse.

Flere danske politimænd og deres familier modtog anonyme trusler, hvilket bevirkede, at det illegale »Information« den 30. august 1944 bekendtgjorde:

*»Da de danske Politifolk i Gernersegadevagten udsættes for anonyme Telefontrusler etc., skal det her erklæres, at Gernersegadevagten gør et udmærket Arbejde, og at de danske Politifolk i denne fælles Udrykningskommando ved flere Lejligheder har reddet Landsmænds Liv og Førlighed ved Indskriden overfor tyske Soldater, SS-Folk og Schalburgfolk, ved Affyring af Varselskud i Stedet for de af Tyskerne yndede skarpe Skud o.s.v.«*

## Dræbt ved et uheld

En uheldig episode den 27. juni 1944 klokken cirka 1945 udartede sig i Istedgade ved Saxogade til, at en 23-årig maskinarbejder blev dræbt og flere såret.

Et udrykningshold fra Gernersegadevagten var ankommet for at afhente en tysk soldat. Synet af de tyske politisoldater ophidsede befolkningen, der ind-

tog en truende holdning og begyndte at rykke ind på fællesvagtens medlemmer, som hastigt returnerede til udrykningsvognen. Netop som den sidste tyske politisoldat (der var med for første gang) var ved at stige ind ad bagdøren, kom der en flaske susende mod vognen. Soldaten blev nervøs for, at kasteskytset skulle være en håndgranat, og råbte til den danske chauffør om at køre. Samtidig affyrede soldaten en maskinpistolsalve ud ad bagdøren – men uheldigvis samtidigt med at udrykningsvognen startede med et ryk.

Ved tilbagekomsten til Gernersgades kaserne blev udrykningsholdet orienteret om, at man havde dræbt en dansker.

På resten af vagtdøgnet herskede en særdeles trykket stemning.

## Sagsbehandlingen

Gernersgadevagtens danske anholdelsessager androg i alt 25 stk., der fordeltes på:

Pådømte sager ved dansk domstol	3 stk.,
fremsendte sager til dansk domstol	4 stk.,
verserende sager	1 stk.,
sager uden afgørelse	7 stk.,
henlagte sager pga. bevisets stilling	10 stk.

Udrykningskommandoens anholdelsessager blev behandlet af Københavns Byrets 10. Afdeling, efter klargøring ved 13. Undersøgelseskommission.

Eksempler:

NN, født i 1923 i København. Anholdt den 19. marts 1944 i restaurant »National Scala« for at have kastet et askebæger i ryggen på en tysk soldat.

Dom: overtrædelse af bekendtgørelse nr. 254 af 9. juni 1941 & § 103 jfr. § 9 – det hele jf. lov nr. 219 af 1. maj 1940 § 2 – hæfte i 30 dage.

NN, født i 1910 i København. Anholdt den 7. juni 1944 i Frederiksberggade for i beruset tilstand blandt andet at have udskældt to tyske soldater for »tyske svinhunde« m.m. Fremstillet i retten, hvor pgl. blev fængslet til den 15. juni 1944.

Dom: overtrædelse af bekendtgørelse nr. 254 af 9. juni 1941 og § 103 jfr. § 9 – det hele jf. lov nr. 219 af 1. maj 1940 – hæfte i 40 dage.

NN, født i 1925 i København. Anholdt den 17. juli 1944 på Rådhuspladsen, hvor han udgav sig for at tilhøre det tyske sikkerhedspoliti. Nægtede ved Gernersgadevagtens ankomst.

Af en tilfældig dato – den 15. april 1944 – fremgår det af hovedstationens døgnrapport, at Gernersgadevagten klokken 11.17 havde været tilkaldt til Enghavevejens skole, hvor en mand var set med en stjålet frakke. Det drejede sig om en ung tysk desertør. Gerningsmanden blev ført til Kastellet. Frakken blev udleveret til ejeren.

## Aber doch .....

En aften blev et af udrykningsholdene tilkaldt til Axeltorv, hvor en dansk politipatrulje i spærretiden havde standset en tysk Hauptmann og dennes danske »kæreste«, som ikke var i besiddelse af passertilladelse.

Ved udrykningsholdets ankomst ville tyskeren ikke tale med de danske politimænd, som han forbød at tale med kvinden. Et forsøg på at trække feltgendarmleder Sado lidt af sides, for at de danske politimænd ikke skulle høre, hvad der blev sagt, mislykkedes, og feltgendarmen udtalte så højt, at alle kunne høre det, at han var leder af det fælles dansk/tyske udrykningshold og at enhver tjenestemand i udrykningsholdet havde samme kommandomyndighed – *også* overfor tysk personel.

En påstand der ikke helt var i overensstemmelse med de rent faktiske retningslinjer.

»Aber ich bin doch Hauptmann« udslyngede officeren harmdirrende. »Ich bin doch Feldgendarm im Dienst« replicerede Oberfeldwebel Sado hånligt, samtidig med at han stak officeren et par på hovedet, inden han tog denne i nakken og smed tyskeren ind i bunden af udrykningsvognen, der kørte til Kastellet.

I det tyske fængsel forsøgte officeren at beklage sig overfor den tyske vagtleder – en Polizeioberleutnant – hvilket kun medførte, at to tilkaldte politisoldater slæbte officeren ind i en celle, hvor han uheldigvis pådrog sig en del overfladiske knubs.

Den følgende dag udtalte en af udrykningsholdets politisoldater, at episoden formentlig ville koste den genstridige Hauptmann en billet til fronten.

Den danske »kæreste« tog politipatruljen med til Station 5 med rapport og bøde til følge.



## Operation Möwe

De fælles dansk/tyske udrykningskommandoer ophørte ved besættelsesmagtens aktion »Möwe« mod det danske politi den 19. september 1944, som også omfattede Gernersgadevagtens tjenestegørende danske politifolk.

Den pågældende dag hændte følgende:

Klokken 10.30 (30 minutter før den falske luftalarm, som indledte aktionen) kørte et par af de kendte tyske »prærievogne« med politisoldater ind i gården, hvorefter porten blev lukket. 3-4 politisoldater – som ikke tilhørte udrykningskommandoen – stod pludselig i vagtlokalerne med skudklare maskinpistoler og beordrede »Hände hoch« til stor forbavselse, men også til morskab, for såvel tyskere som for de danske politifolk.

Ret hurtigt kom alle dog på andre tanker, da de danske politifolk blev afvæbnet og samlet i et lokale under skarp bevogtning, mens de tyske holdmedlemmer undrende så til.

Aktionen blev ledet af chefen for polititropperne på Alsgades kaserne, Hauptmann Altendorf, og fandt som anført sted 30 minutter før den egentlige aktion, for at hindre at udrykningsholdene skulle blive kaldt ud.

De danske politifolk blev deporteret til de tyske KZ-lejre som de fleste af deres kolleger.

## Kildemateriale

Rigspolitichefens cirkulæresamling fra 1944.

Københavns politis B-dagsbefalinger og døgnrapporter fra 1944.

Uddrag af »De fem lange år«.

»Byen der slog igen«.

»I lovens navn«.

»Frit Danmark«.

»Information«.

»Nordisk Nyhedstjeneste«.

»Frit Danmarks Hvidbog«.

Diverse rapporter, skrivelser og avisnotater.

Interviews med tidligere tjenstgørende politifolk som havde forrettet tjeneste i denne fælles dansk-tyske udrykningskommando.

# Underholdspligt overfor børn udenfor ægteskab og faderskabs-sager

Af JØRGEN SMITH

## Ældre love

Forordningen af 14.10. 1763 angående fædres underholdningsbidrag til »uægte« børn er tilsyneladende det ældste danske lovbud om dette emne.

Den er efter tidens skik indledt med et forord:

*Da naturlig billighed selv tilsiger, at den, der besvangrer et kvindfolk og med hende avler et uægte barn, bør lige med moderen tage del i den byrde og de omkostninger, som barnets underhold og opdragelse udkræver, men det er dog ofte erfaret, at en og anden sådan barnefader har søgt at unddrage sig fra at opfylde denne naturlige pligt og kaste al byrden af barnets opdragelse på moderen, det besovede kvindfolk alene, som derved ofte, når hun er fattig og ellers ingen tilflugt har, sættes i de bedrøveligste omstændigheder, hvilket letteligt kan have adskillige farlige og skadelige følger: Så bliver til sådant at forekomme og for at forbinde slige forældre til at efterkomme de dem påliggende naturlige pligter mod de af dem avlede børn, følgende befalet:*

*Den, som er fader til et uægte barn, skal lige med moderen bære omsorg for dets opdragelse og efter hans vilkår og formue erlægge i det mindste halvdele af de omkostninger, som barnets nødtørftige underhold efter øvrighedens skønnende udfordrer, og dermed continuere, til barnet er 10 år gammelt. Fin-des nogen barnefader herudi vægerlig, skal øvrigheden forhjælpe moderen, som har barnet hos sig eller besørger dets opdragelse, til at nyde af hans løn eller anden indkomst, det han således skal betale til barnets underhold og opdragelse.*

En forordning af 30.5. 1794 angik et særligt problem, der bestod i, at fædre søgte at slippe for at betale bidrag ved tilbud om selv at overtage børnene og sørge for deres pleje.

Sådanne tilbud kom også fra fædre, der som tjenestefolk ikke havde egen husholdning, eller som på anden måde var ude af stand til at præstere, hvad de påtog sig.

Forordningen gjorde klart, at der ikke måtte agtes på sådanne tilbud. Det var moderens ret at beholde og opfostre barnet, og øvrigheden skulle som allerede bestemt være hende behjælpelig med at få faderens bidragspligt opfyldt.

Ved en såkaldt placat af 6/12 1839 blev forskriften i forordningen af 1763 om, at faderens bidragspligt ophørte, når barnet fyldte 10 år, ændret således, at denne pligt først skulle ophøre, når barnet var blevet 14 år. Det kunne dog af øvrigheden bestemmes, at bidragene for de sidste fire år kunne nedsættes eller bortfalde, hvis barnet var begyndt at få egne indtægter.

Ved siden af disse bestemmelser om selve bidragspligten fremkom der d. 28.5. 1825 en placat om behandlingen af sager om »opfostringshjælp til uægte børn«. Når et udenfor ægteskab besvangret »fruentimmer« henvendte sig til øvrigheden om opfostringshjælp fra den udlagte barnefader, uden at der forud forelå vished om, at det var med rette, at denne var anset for faderen, burde øvrigheden foranstalte sagen behandlet ved den politiret, hvorunder moderen henhørte. Denne ret skulle, såfremt en mindelig afgørelse ikke kunne opnås, på den for private politisager foreskrevne måde undersøge og påkende sagen, og modtage den ed, som ifølge overenskomst eller dom måtte blive at aflægge.



Jørgen Smith, f. 1911. Pensioneret politimester. Var politimester i Rudkøbing fra 1961 og i Frederikssund fra 1972. Jørgen Smith har forfattet en lang række historiske og faglige artikler i forskellige tidsskrifter, herunder også Politihistorisk Selskabs årsskrifter, som han helt fra selskabets start har været en flittig leverandør til.

Hvis sagens udfald måtte medføre, at øvrigheden skulle fastsætte opfostringshjælp, skulle retten gøre øvrigheden bekendt med alt, hvad der var passeret.

I begyndelsen af 1880-erne rejste der sig en bevægelse for at få forholdene for børn født udenfor ægteskab og deres mødre forbedret. Bevægelsen førte til fremkomsten af en lov af 20/4 1888. Den åbnede adgang til, at faderens underholdspligt kunne udstrækkes til barnet var fyldt 18 år i tilfælde, hvor det havde vist sig, at barnet stadig trængte til hjælp efter at være fyldt 14 år. Moderen fik nu ret til at kræve mindst halvdelen af udgifterne ved barselsfærden godtgjort af faderen. Hvis underholdsbidrag ikke blev betalt i rette tid, kunne moderen få det pågældende beløb udbetalt af det offentlige, hvis hun fremsatte begæring herom til politimesteren. Der blev givet særlige forskrifter for det tilfælde, at den bidragspligtige fader døde. Var hans opholdssted ukendt, kunne han efterlyses af politiet.

De efterfølgende love fra 1892 og 1900 indeholdt intet nyt af betydning.

## Lovene af 27.5. 1908 og 7.5. 1937

De kredse i befolkningen, der ønskede bedre vilkår for børn født udenfor ægteskab og deres mødre, ville ikke stoppe op ved de begrænsede forbedringer, som var opnået ved loven af 1888. Der var en stærk bevægelse i gang for at skaffe disse børn arveret efter faderen, og adgang til at bære hans familienavn på linje med ægtebørn. Spørgsmålet om gennemførelse af en ny familiegelovgivning blev taget op ret kort efter det politiske systemskifte i 1901, og et lovforslag præget af nye ideer blev fremsat af regeringen i 1906.

Der viste sig imidlertid navnlig i Landstinget en kraftig modstand mod radikale ændringer af den hidtidige retstilstand, så man fandt det nødvendigt at frafalde alle yderliggående reformforslag inden den endelige forhandling om lovforslaget begyndte. Da loven om børn udenfor ægteskab og disses forældre blev gennemført i 1908, angik den, ligesom de tidligere love, kun børnenes forsørgelse og bidrag dertil.

Loven førte dog i flere henseender til forbedringer. Bortset fra de nye regler om sagsbehandlingen lå fremskridtet navnlig i en reform af reglerne om forsørgelsespligtens omfang og dens fordeling på moder og fader. Efter forordningen af 1763, der stadig var retningsgivende, skulle faderen bære omsorg for barnet på lige linje med moderen og erlægge i det mindste halvdelen af, hvad barnets nødtørftige underhold kostede.

Fremover blev det ikke længere et nødtørftigt underhold, der skulle præ-

steres, men noget, der svarede til moderens livsforhold, dog ikke ringere end forsørgelsen i gode plejehjem på den egn, hvor barnet blev opdraget, og af de således udregnede udgifter skulle faderen som hovedregel erlægge tre femtedele som bidrag.

1937 – lovens § 1 forkyndte reformbevægelsens sejr: »Børn udenfor ægteskab har samme retlige stilling i forhold til deres forældre som ægtebørn, med mindre lovgivningen fastsætter andet«. §2 omhandler barnets adgang til at få faderens familienavn. Bestemmelsen om dets arveret efter ham hører hjemme i arveloven.

Angivelsen af, hvilket mål, der skulle sættes for barnets forsørgelse var ændret ved, at det nu ikke længere alene var moderens, men begge forældres livsvilkår, der skulle inddrages i overvejelserne. Hvis de var væsentligt forskellige, skulle også barnets tarv overvejes. Henvisningen til forsørgelsen i et godt plejehjem på egnen var bevaret. Udgifterne ved barnets forsørgelse, opdragelse og uddannelse fandtes at skulle fordeles således, at der så vidt muligt, under hensyn til forældrenes økonomiske kår, faldt lige stor byrde på hver af dem. Når forældrene var ubemidlede, burde faderens bidrag i almindelighed fastsættes til tre femtedele af samtlige de i betragtning kommende udgifter.

Der blev fastsat særlige regler for bidrag til særlige formål.

Et karakteristisk fælles træk for de to love af 1908 og 1937 var, at de begge indeholdt hjemmel til at lægge bidragspligt på mænd, der eventuelt kunne være fædre til de pågældende børn, uden at faderskabet kunne fastslås.

## Sagsbehandlingen

Ved 1908-loven blev det indført, at en udenfor ægteskab besvangret kvinde, der havde brug for hurtigt at få klarhed over sin situation, kunne begære sag rejst mod den mand, hun udlagde som fader til det ventede barn, så snart hun havde en læges eller en jordemoders attest for, at hun var kommet ud over den 6. svangerskabsmåned. Hvad enten begæringen, der skulle rettes til politiretten (senere til politimesteren), kom på dette eller et senere tidspunkt, gav den anledning til, at den som barnefader udlagte mand blev indkaldt til møde i retten (senere på politikontoret), hvor han, efter at være gjort bekendt med retsvirkninger deraf, og med, at han kunne forlange sagen afgjort af retten, blev spurgt om, hvorvidt han kunne anerkende faderskabet. Hans svar derpå blev tilført protokollen. De allerfleste sager blev afklaret ved en sådan anerkendel-

se. Igennem henvend 70 år havde politifuldmægtige til opgave at tage sig af sådanne ekspeditioner. (Det kunne til tider være helt hyggeligt, når den udlagte fader var ledsaget til mødet af barnets moder. Jeg har endog oplevet at se barnet medbragt i en kurv.)

På grundlag af anerkendelsen kunne en vordende moder opnå en resolution fra Overøvrigheden om, at hun af det offentlige skulle have udbetalt et beløb svarende til udgifterne til barselsfærden, og til hendes underhold en måned før og efter denne. Dertil kom underholdsbidrag til barnet for dets første halve leveår. Dette sidste beløb kom først til udbetaling efter barnets fødsel. En tilsvarende fastsættelse og udbetaling af beløb kunne også forekomme uden anerkendelse fra mandens side, hvis retten straks fandt faderskabet bevist, og hvis manden nægtede at aflægge ed på, at han ikke havde haft samleje med kvinden indenfor et af retten fastsat tidsrum, eller hun i tilfælde, hvor der blev givet hende adgang til edsaflæggelse, aflagde ed på, at hun i det pågældende tidsrum havde haft samleje med ham og kun med ham.<sup>1</sup>

Med hensyn til de omtalte sager, der var sat i gang forud for barnets fødsel, gjaldt det, at de skulle fremmes med størst mulig hast. Udsættelse måtte kun undtagelsesvis bevilges, og kun for kort tid. Indankning af kendelser og domme for højere ret skulle ikke have opsættende virkning. Den mand, hvem bidrag var pålagt, kunne efter barnets fødsel foranstalte sagen genoptaget. Hvis retten så fandt, at den tidligere afgørelse beroede på falske forudsætninger, kunne han samtidig med at blive fritaget for betaling af endnu resterende bidrag, opnå at få moderen tilpligtet til at tilbagebetale det allerede erlagte. På den anden side kunne en moder, der havde tabt en sag, efter fødslen påny rejse sag om bidragene efter de sædvanlige regler.

Moderen havde ikke nogen almindelig oplysningspligt, men hun kunne få en sådan pligt, hvis der blev søgt om offentlig hjælp til barnet. Både den indstævnedede mand og fattigvæsenet, der måtte have bidraget til barnets forsørgelse, kunne forlange, at hver person, som efter det under sagen oplyste kunne være fader til barnet, blev inddraget under sagen som indstævnet .

Da 1937-loven fremkom, var den lovgivningsmæssige baggrund en anden end den, der havde eksisteret i 1908. Retsplejereformen og socialreformen var begge gennemført i den mellemliggende tid, og Mødrehjælpen var oprettet. Den vordende moder kunne fortsat begære faderskabssag rejst efter udløbet af den 6. svangerskabsmåned, men der fandtes ikke længere behov for, at det skulle kunne udløse en særlig indledende sag.

Det blev gjort til en pligt for den læge eller jordemoder, der havde bistået

ved fødslen af et barn født udenfor ægteskab, at anmelde denne fødsel til politimesteren. Blandt de oplysninger, der skulle ledsage anmeldelsen, var underretning om, hvad moderen eventuelt måtte have ytret om, hvem der var, eller kunne være fader til barnet. Hvis moderen ikke havde begæret faderskabssag rejst og heller ikke havde røbet om faderskabet overfor læge eller jordemoder, påhvilede det hende selv indenfor en måned fra fødslen at give politimesteren de ønskede oplysninger.

Moderens oplysninger var det nødvendige udgangspunkt for den eventuelt fornødne videre klarlæggelse af faderskabet. Under ganske særlige omstændigheder kunne Overøvrigheden fritage hende for oplysningspligt.

Hvis en moder, der ikke havde opnået en sådan fritagelse, undlod at meddele, hvad hun skulle, skulle politimesteren sørge for, at der blev beskikket en værge for barnet, der på dets vegne skulle begære faderskabssag rejst. Hvis moderen ikke sørgede forsvarligt for barnet, kunne værgeren begære hende afhørt indenretsligt under vidneansvar om, hvem faderen var eller kunne være.

Når politimesteren var i besiddelse af de nødvendige oplysninger om den udlagte faders identitet, fortsatte sagen på samme måde som efter 1908-lovens regler om indkaldelse af ham til stillingtagen til, om han ville anerkende faderskabet. Hvis han ikke ville det, overgik sagen til retslig behandling. Det samme gjaldt, hvis han ikke gav møde på politikontoret efter tilsigelsen.

Sagen kunne også blive henvist til retten, hvis de myndigheder, der havde med den at gøre, nærede betænkeligheder ved anerkendelsen.

I forbindelse med fremkomsten af 1937-loven blev der indføjet en række nye bestemmelser i retsplejeloven om den indenretslige behandling af faderskabssager, § 456 a-r. Heraf skal følgende fremhæves:

Politiet skulle have pligt til på rettens begæring at yde bistand til sagers oplysning, herunder til eftersøgninger af opgivne fædre. Politimesteren (i København overpræsidenten) kunne indtræde i sagen som part til varetagelse af det offentlige interesse. Retten skulle på embeds vegne drage omsorg for sagens oplysning. Enhver, som efter oplysninger, der var fremkommet under sagen, kunne have besvangret moderen, skulle af retten inddrages som sagsøgt. Retten skulle selv træffe bestemmelser om afhøring af parter og vidner, og om tilvejebringelse af udtalelser fra sagkyndige og andre bevismidler. Den, der blev afhørt som sagsøgt eller som vidne, skulle være pligtig til at forklare om, hvorvidt han havde haft samleje med moderen indenfor avlingstiden, og moderen havde pligt til at forklare, hvem hun havde haft samleje med i dette tidsrum. Hvis retten fandt det fornødent, at der blev søgt fremskaffet blodtype-

bestemmelser eller foretaget andre legemlige undersøgelser af parterne, skulle den drage omsorg for, at dette skete. De pågældende var forpligtet til at fremstille sig til undersøgelse, afgive blodprøver m.m. Retten skulle træffe afgørelse i sagen uden hensyn til, hvilke påstande, parterne måtte have nedlagt. Når sager var anlagt, kunne de kun hæves med rettens samtykke. Retsmøderne skulle afholdes for lukkede døre, dog med adgang for repræsentanter for visse institutioner. Der gjaldt særlige regler for genoptagelse af sagerne.

## Afgørelserne

Ud over det selvfølgelig, at en sagsøgt i en faderskabssag kunne blive dømt til at anses for barnefader, åbnede lovene fra 1908 og 1937 mulighed for, at en faderskabssag, hvorunder ingen fader var fundet, kunne ende med, at en eller flere sagsøgte uden faderværdighed blev pålagt bidragspligt.

Begrebet bidragspligt blev i 1908 indført i loven på en mærkelig bagvendt måde. Uden at den forudgående lovttekst havde indeholdt noget om samtidige pålæg om underholdspligt til flere sagsøgte, bestemtes i § 14 stk. 4, at hvis der efter det oplyste var overvejende sandsynlighed for, at en af flere indklagede ikke var faderen, idet han kun kunne anses som sådan ved fravigelse af de sædvanlige tidsfrister, ville han ikke være at tilpligte til at betale underholdsbidrag. Der herskede nogen tvivl om, hvorvidt denne begrundelse udelukkede andre fritagelsesgrunde end den tidsmæssige. Enhver bidragspligtig – enhver der havde haft samleje med moderen i avlingstiden – var ansvarlig for hele bidraget.

I 1937-loven blev der anvendt præcise udtryk.

Dom til at skulle anses som fader forudsatte, at den pågældende havde haft samleje med moderen inden for avlingstiden, uden at der forelå omstændigheder, som udelukkede, at barnet kunne være frugten deraf, og at der derhos ikke fandtes grund til at antage, at moderen også indenfor avlingstiden havde haft samleje med nogen anden, som kunne være barnets fader, og der heller ikke i øvrigt forelå omstændigheder, som gjorde det tvivlsomt, om den sagsøgte var barnets fader.

Fandt retten det ikke godtgjort, at nogen under sagen sagsøgt var barnets fader, skulle den eller de sagsøgte ved dommen anses som bidragspligtige, såfremt retten fandt det bevist, at vedkommende havde haft samleje med moderen indenfor avlingstiden, uden at der forelå omstændigheder, som udelukkede, at barnet kunne være frugt heraf. Hvis flere sagsøgte kunne



anses som bidragspligtige, skulle bidragspligten pålægges enhver af dem fuldt ud.

## Flere bidragspligtige

Uanset den lighed, der var mellem domme over flere bidragspligtige i enkelte sager, når de efter 1908-loven hver for sig blev gjort ansvarlige for hele bidragsbeløbet, og når bidragspligten efter 1937-lovens regler fuldtud blev pålagt enhver af de domfældte, var de økonomiske konsekvenser for de forskellige dømte vidt forskellige.

Efter 1908-loven kunne den, hos hvem hele bidraget var opkrævet, gøre krav gældende overfor den eller de øvrige bidragspligtige på deres andele af beløbet.

Når det var 1937-loven, der lå til grund, skulle, hvis der kun var en enkelt bidragspligtig, han betale et bidrag svarende til, hvad en fader skulle have udredet. Var der flere bidragspligtige, skulle enhver af dem udrede et beløb svarende til normalbidraget efter forsorsloven. Beløbene blev opkrævet af Landsnævnet for børneforsorg – eventuelt på dettes vegne af politimesteren. Hvad der blev til overs, efter at barnet havde fået sit, indgik i en særlig fond, der blev forvaltet af Landsnævnet, hvorefter der kunne ydes bidrag til børneforsorg i almindelighed.

## Loven af 18.5. 1960

Selvom man i og for sig var godt tilfreds med 1937-loven, ville man gerne efterkomme opfordringer til at være med til at tilvejebringe ensartede lovbestemmelser i de nordiske lande på dette område. Derfor nedsatte Justitsministeriet i 1949 en kommission med den opgave at behandle spørgsmålet om ændringer i lovgivningen om børn udenfor ægteskab og eventuelt visse spørgsmål om ægtebørn. Kommissionens betænkning blev i store træk grundlag for det lovforslag, som Justitsministeriet udarbejdede i 1959 til en lov om børns retsstilling, der, i modsætning til tidligere love, under ét angik både børn født i og udenfor ægteskab. Under arbejdet havde både kommission og ministeriet fordybet sig i det problem, der forbandt sig med, at underholdsbidrag i tilfælde, hvor man ikke havde været i stand til at fastslå et faderskab, blev pålagt en person, eventuelt flere personer, der muligvis kunne være faderen. Om

dette spørgsmål havde forskellige synspunkter været fremme. Emnet var, i et forsøg på et kompromis, taget op i § 6 stk. 2 på følgende måde:

*Kan en sagsøgt ikke anses som barnets fader, bliver han at anse som bidragspligtig til barnet, såfremt han indenfor avlingstiden har haft samleje med moderen, og det ikke må anses for udelukket, at han kan være barnets fader. Er flere sagsøgt under sagen, og kan ingen af dem anses som barnets fader, bliver den, hvis faderskab må anses for mest sandsynligt, at anse som bidragspligtig.*

Man må utvivlsomt betragte det som et stort fremskridt, at dette stykke af lovforslaget blev forkastet af Folketinget, og at man i stedet har sat alt ind på at finde den rette fader – ikke mindst af hensyn til barnet, der kun derved kan komme på lige fod med et barn født i ægteskab.

§ 6 fik følgende ordlyd:

*Stk. 1.* Som fader til et barn udenfor ægteskab anses den, der indenfor avlingstiden har haft samleje med moderen, medmindre der foreligger omstændigheder, der gør det lidet sandsynligt, at han er barnets fader.

*Stk. 2.* Har moderen indenfor avlingstiden haft samleje med flere mænd, kan en sagsøgt dog kun anses som fader til barnet, såfremt der er væsentlig større sandsynlighed for, at barnet er avlet af ham end af nogen anden.

At man således har taget afstand fra en tvivlsom løsning på bidragsspørgsmålet, må betragtes i sammenhæng med de fremskridt, der er sket på arvelighedsforskningens område. Om dette emne findes en let læst fremstilling i Karnovs lovsamling 1995 side 4977, kommentarer til lovens § 6.

Om forsørgelsen kom bestemmelserne til at gå ud på, at forældrene hver for sig er forpligtet til at forsørge barnet. Det skal forsørges, opdrages og uddannes under hensyn til forældrenes livsvilkår og barnets tarv.

Den almindelige bidragspligt varer til barnet er fyldt 18 år. Hvis en datter bliver gift forud for denne alder, ophører pligten normalt ved ægteskabs indgåelse. Bidrag til undervisning eller uddannelse kan pålægges indtil barnets fyldte 24. år. Forsømmelse af forsørgelsespligt kan for begge forældres vedkommende rammes med underholdsbidrag fastsat af Overøvrigheden.

1960-loven har været genstand for flere ændringer. I 1982 blev politimesterens opgaver med hensyn til faderskabssager overflyttet til statsamtene, og ekspeditioner af forskellig art flyttet fra politikontorerne til kommunale myn-

digheder, og i 1990 blev det godkendt, at anerkendelsen af faderskab ikke behøvede at ske ved personligt fremmøde, men også kunne foretages skriftligt.

## Note

1. Muligheden for at komme til at aflægge ed i retssager blev først afskaffet i 1965.

# International assurancesvind i 1920'erne

Af overbetjent TH. HELMERSHØJ

*Nedenstående artikel har i 1932 været bragt i Nordisk Kriminalteknisk Tidsskrift. Artiklen er fremsendt til Politihistorisk Selskab af forfatterens søn, pensioneret underdirektør Preben Helmershøj, i anledning af at det spejl, som artiklen omhandler, nu er under restaurering og vil blive udstillet på Politihistorisk Museum, når dette genåbnes efter ombygning i 1999.*

For et par år siden behandledes i København en sag angående assurancesvig med international basis. En meget omfattende undersøgelse viste, hvor snedigt gerningsmændene havde tilrettelagt forbrydelsen, og hvor nær de havde været ved at opnå det tilsigtede, at erholde forsikringssummerne – der tilsammen androg mange tusinde kroner – udbetalt.

Den 20. april 1928 anmeldte De danske Statsbaner til Københavns Opdagelsespoliti, at et fra København den 11. s.m. afsendt stort spejl med ramme af Meisnerporcelæn var blevet ødelagt ved brand i en jernbanevogn i Warnemünde den 12. s.m.

Spejlet var dagen før afsendelsen i et herværende forsikringselskab brandforsikret for 44.000 kroner under transport til München. Da der opstod formodning om, at assurancesvig forelå, idet spejlets værdi måtte antages at ligge langt under forsikringssummen, blev der indledt undersøgelse imod afsenderen.

Samme dag, anmeldelsen var modtaget, afrejste den kriminalpolitimand, undersøgelsen var overdraget, til Warnemünde og søgte oplysninger der, idet der ikke hidtil fra det tyske politi var indgået nogen rapport om branden.

Den ved branden beskadigede jernbanevogn henstod med spejlet og dets emballage i Warnemünde. Det var en stor lukket vogn, som viste sig at være stærkt forbrændt indvendig. Spejlets bagklædning af træ var ligeledes stærkt forbrændt. Porcelænet fra rammen var knust i flere stykker, idet det under redningsarbejdet var faldet på jorden. Det havde i vognen ligget på to trekvart meter høje træbukke, og var i øvrigt pakket ved hjælp af otte baller træuld,

som fyldte de tre fjerdedele af vognens rumfang. Vognen indeholdt ikke andre forsendelser end spejlet. Pakningsmåden, og den store mængde træuld, forekom mistænkelig; mindst syv baller træuld kunne sikkert have været sparet. Den overflødige træuld har utvivlsomt haft den mission at skabe en hurtig og voldsom brand, som i hulrummet mellem de to træbukke kunne ødelægge spejlet, inden branden blev opdaget og slukket.

Ved en nøje undersøgelse af vognens indhold fandtes intet spor af nogen brandmaskine eller andet mistænkeligt.

Jernbanevognens tilstand var således, at det ikke kunne antages, at branden skyldes ydre årsager under rejsen, hvorimod der ved dørene fandtes så megen åbning, at branden kunne anstiftes udvendig fra, f.eks. ved hjælp af en i forvejen tilrettelagt fængsnor.

Det danske, såvel som det tyske jernbanepersonale, som havde haft med vognen at gøre under rejsen fra København til Warnemünde, havde ikke mærket noget mistænkeligt, før branden opdagedes på et sidespor ved Warnemünde station. Vognen var da aflåset og forsynet med toldplomber.

## Købmand A og købmand B

Afsenderen af spejlet – en *købmand A* – som drev en mindre handelsvirksomhed i København, var angivet som modtager af spejlet i München. Han mød-



Overbetjent Th. Helmershøj, Københavns Opdagelsespoliti.

te til afhøring hos politiet den 15. maj. Hans forhold frembød ikke tilstrækkeligt grundlag for en anholdelse, navnlig efter at han havde fremlagt et den 13. april 1928 dateret, skriftligt tilbud fra en forretningsforbindelse i Holzminden i Tyskland, som havde set spejlet i København, og nu bød 20.000 dollars for det. Han forblev indtil videre på fri fod.

Efter at *A* havde oplyst, at en af hans forretningsforbindelser – en i København boende *Købmand B* – havde forevist fotografier af spejlet i München og dér erholdt mundtligt tilbud om køb af det til priser, der lå langt over forsikringssummen, blev *købmand B* straks afhørt. Han bekræftede denne forklaring samt gav oplysning om nogle af de personer, han havde faldt spejlet til i München.

Han foreviste pas, som viste, at han havde været i Tyskland i tiden omkring den dag, spejlet brændte; han var indrejst her til landet over Warnemünde den 14. april.

I de nærmest følgende dage foretoges af Københavns Opdagelsespoliti undersøgelser i forskellige tyske byer. I München oplyste de pågældende forretningsfolk, at de absolut ikke havde givet noget fast tilbud om køb af spejlet. De havde til *købmand B* højest nævnt en sum på 5-6.000 Mark, men ingen af dem ville give tilbud på det, før det kom til München. Enkelte af de pågældende antikvitethandlere oplyste, at de nærmest havde moret sig over en sådan form for indhentning af pristilbud. *B* havde i München faldt spejlet for 10-15.000 Mark.

*Købmand A's* forretningsforbindelse, en *repræsentant C* i Holzminden, blev forsøgt afhørt, men nægtede i det væsentlige at udtale sig om sit tilbud på 20.000 dollars.

Han påstod at have en *liebhaber* til spejlet, men nægtede at opgive hvem.

I Hamburg søgtes oplysninger om *købmand B's* alibi på branddagen. Han havde selv henvist til at have forbindelse der med en *sagfører*, og denne viste sig at være i besiddelse af notater, som udviste, på hvilke klokkeslæt *B* havde besøgt ham på branddagen, og i henhold hertil kunne *B* ikke, hvis han benyttede almindelige transportmidler, nå fra Hamburg til Warnemünde og anstifte branden.

*Sagføreren* oplyste, at han førte en *sag* for *B*, som krævede et tysk forsikringssselskab kendt pligtig til at betale erstatning for en 100%’s rustskade på en skibsladning metal. *Sagføreren* nægtede i øvrigt at udtale sig nærmere om denne *sag*. Det lykkedes dog ad anden vej at skaffe oplyst, at *sagen* drejede sig om et parti forniklede taskelåse af jern, og at *A* og *B* havde forsøgt at bedrage det pågældende forsikringssselskab for 50.000 mark.

Sagen blev nu henvist til behandling ved undersøgelseskammer, og kort efter til forundersøgelse ved Byretten. *A* og *B* blev kun sigtet for assurance-svig, idet det ikke var lykkedes at skabe tilstrækkeligt grundlag for dertil at knytte en sigtelse for brandstiftelse.

## Vennetjeneste

Den 19. juni 1928 mødte, efter eget initiativ, *repræsentant C* fra Holzminden som vidne i Københavns byret, hvor han, efter først at have givet en meget forbeholden forklaring, indrømmede, at hans tilbud på 20.000 dollars var givet for at gøre *A* en vennetjeneste. *C* havde ingen liebhaver til spejlet. Samme dag blev begge de sigtede fængslet.

Om spejlet konstateredes det i øvrigt, at det var fremstillet på porcelænsfabrikken i Meissen i slutningen af det 19. århundrede, at det kunne fremstilles nu for ca. 7.000 mark, at det under inflationsperioden var købt i Berlin for flere millioner mark af en dansk forretningsmand, samt at det i året 1927 havde lidt skade under en forsendelse fra Jylland til København, hvorefter det var vurderet til ca. 1.500-2.000 kroner.

Det lykkedes endvidere at få oplyst, at *A* den 7. november 1927 havde sendt et for 80.850 kroner i et dansk selskab forsikret vareparti pr. jernbane fra København til Chisinau i Besarabien, hvor *B*, som tidligere havde drevet handelsvirksomhed der, var modtager. *A* hverken kunne eller ville give fyldestgørende oplysninger om, hvorfra han havde disse varer eller om deres videre skæbne. Hans forretningsbøger viste, at *B* den 5. november 1927 var debiteret for beløbet 73.717,12 kroner, refererende til disse varer, og at *B* en måned senere var krediteret for samme beløb, men hvad der videre var sket med dette, i forhold til *A*'s forretning, ret store beløb, fremgik ikke af hans bøger. *A* nægtede at give nærmere oplysning herom, og man kunne i hovedsagen kun få oplyst, at arrestanternes speditør i Cernauti, ved diverse skrivelser fra dem, var bebrejdet, at varepartiet var blevet omladet på den polske jernbanestation Sniatyn.

## Dansk politi til Polen og Rumænien

Da *A* efterhånden nægtede at udtale sig og *B* energisk protesterede imod at være fængslet og påstod, at det var ødelæggende for hans forretning i Rumænien, som han agtede at fortsætte, besluttede chefen for Københavns Op-



Spejlet i meissenerporcelæn, mens det var udstillet på Politimuseet på Politiskolen på Artillerivej.



dagelsespoliti, *politiinspektør E. Thune Jacobsen*, der fungerede som politidirektør, efter forslag fra *politiadvokat Krenchel*, hvortil sagen var henvist, at lade dansk kriminalpoliti foretage undersøgelse i Polen og Rumænien.

Der afrejste to kriminalpolitimænd til de nævnte lande, hvor der med det lokale politis sanktion blev foretaget undersøgelser i Bukarest, Chisinau, Cernauti og Sniatyn, sidste polske jernbanestation før Rumænien.

I Chisinau oplystes, at *B* var på en derværende speditørs sorte liste på grund af gæld, og derfor ikke kunne få flere vareforsendelser ekspederet, og at han for ca. et år siden havde opgivet sin bopæl der. Endvidere, at han, efter at han i Danmark var begyndt på sine kriminelle transaktioner, havde sendt sine tidligere værtsfolk, et russisk ægtepar i Chisinau, et på deres sprog affattet brev med anmodning om, såfremt de blev spurgt, da at bekræfte, at han stadig boede der.

## Værdiløst vareparti

Varepartiet, som fandtes oplagret hos toldvæsenet i Chisinau, viste sig at bestå af ganske værdiløse ting, som billige juletræs-lyseholdere, ubrugelig tandpasta og barbersæbe, pakket i store kasser i en mængde træuld, sammen med store brændestykker, der øjensynlig kun var anbragt for at fylde og veje i kasserne.

Det viste sig at *B* havde opholdt sig i Cernauti i over en måned på den tid, da jernbanevognen med varerne skulle passere fra Polen ind i Rumænien. Han havde boet på et hotel sammen med en misliebige rumænsk borger.

I Sniatyn oplystes, at varerne var omladet fra den åbne jernbanevogn, hvori de var sendt fra Danmark, fordi de rumænske jernbaner kun ville modtage varepartier i lukket vogn. *B* havde imidlertid ventet på den fra Danmark afgåede vogn, hvis nummer han kendte, og det konstateredes hos hans speditør i Cernauti, at hverken *A* eller *B* havde fået besked om omladningen, hvilket speditøren senere var blevet stærkt bebrejdet. Imidlertid rejste *B* atter hjem til Danmark, og hverken han eller *A* foretog sig yderligere med det »kostbare« og højtforsikrede vareparti i Chisinau, hvortil det var vel ankommet, og hvor det 3/4 år senere endnu fandtes som et udmærket bevis imod dem.

Arrestanterne havde heller ikke forsøgt at udnytte forsikringen, der dækkede for såvel tyveri- som brandskade. Såfremt omladningen ikke havde fundet sted, havde det sikkert ikke været vanskeligt for enten *B*, eller hans ovennævnte rumænske partner, på en af de øde rumænske jernbanestrækninger at

foretage handlinger, som kunne betinge, at *A* og *B* senere fremførte krav om skadeserstatning, overfor det danske forsikringsselskab.

## Dommen

Arrestanterne forlangte sagen afgjort ved Landsretten under medvirken af nævninger.

Under behandlingen i Landsretten var spejlet, prøver af taskelåsene og nogle fra Chisinau hjembragte prøver af det omtalte vareparti, til stede og blev brugt som bevismiddel. Anklagemyndigheden førte blandt andet den politimand, som havde indhentet oplysningerne i udlandet, som vidne til bekræftelse af disse.

Nævningerne kendte begge arrestanter skyldige i assurancesvig i de førnævnte tre forhold – spejlet, taskelåsene og forsendelsen til Chisinau – og den 6. oktober 1928 blev de ved landsretten idømt hver to års forbedringshusarbejde.

De omtalte tre forbrydelser var alle iværksat efter samme princip, nemlig at objektet forsikres i et land, medens ødelæggelsen af det tilrettelægges at skulle ske i et andet. Gerningsmændene har åbenbart herved ventet, at kunne gennemføre deres forbrydelser. Hvis ikke dansk politi selv havde foretaget undersøgelsen i udlandet, ville det måske også være lykkedes *A* og *B* at undgå tiltale, idet man i et af de anførte forhold først modtog ønskede oplysninger fra de udenlandske politimyndigheder, efter at der var faldet dom i sagen.

# Politiets biler fra 1960-2000

Af ERIK KRISTOFFERSEN

I årsskriftet 1998 skrev jeg, at jeg ville fortsætte beretningen om politiets køretøjer med en beskrivelse af udviklingen i 1960'erne, 70'erne, 80'erne og delvis 90'erne, et løfte jeg hermed vil forsøge at holde. Det bliver selvfølgelig en anderledes historie, idet mange af os selv har kørt i en stor del af bilerne, som vil blive omtalt, ligesom det også er lidt mærkeligt at skrive historie om nye biler, men jeg gør det af den simple årsag, at disse som bekendt også bliver gamle og historiske. Dette faktum ændrer sig ikke.

Jeg har medtaget lidt om bilernes forskellige præstationer mv., og det er til (forhåbentlig) glæde for de læsere, der om 20, 30 eller 40 år ser bilhistorien. Det er af samme årsag, at jeg har vist forskellige kopier af de forskellige modeller fra reklametryk. Det er trods alt ikke givet, at en læser i f.eks. år 2025 ved, hvordan en Opel Kadett så ud i 1980.

Indledningsvis vil jeg takke for den respons, vi har fået på 1998-årsskriftet. Det er ikke så mange, som vi måske havde håbet, men dem der er, vil jeg referere herefter.

*Poul Fjeldgaard*, som i dag arbejder i Politimuseet og Politihistorisk Selskab som udstillingsmand, og som har været politiansat, men siden fik job i den private sektor, men også i Rådet for Større Færdselssikkerhed, har bidraget med et par sider om de forskellige modeller.

VAUXHALL TYPE 25 ÅRGANG 1940 benyttede *Fjeldgaard*, mens han var ansat i Rådet for Større Færdselssikkerhed, som lånte bilen hos den daværende »vognchef«, politiassistent Sneevang (far til Erland Sneevang, som vi er mange, der husker som gymnastiklærer på Politiskolen i 70'erne) i Udryknings-tjenesten. Bilen var indrettet med ekstra klapsæder i ret primitiv model.

CHEVROLET FLEETMASTER ÅRGANG 1946 var forsynet med ratgear, som var noget nyt på det tidspunkt. Dette var mange førere usikre på at anvende, hvor-

for de hellere filede på koblingen, som derved blev overophedet. Efter afkøling blev koblingen skæv, hvorved igangsætning blev en form for »kængurustart«. Ifølge *Fjeldgaard* var mekanikerne også lidt usikre på justeringen af ratgearet, men bortset fra disse småproblemer huskes bilen som værende en drøm at køre, og *Fjeldgaard* mener at huske, at én af bilerne kørte over én million kilometer uden væsentlige reparationer.

VILLYS JEEP blev kaldt »Piphans« husker *Fjeldgaard*. Den var uhyggelig kold at køre i, da den kun havde presenningsoverdel. Ud fra billedet i årsskriftet 1998 (s. 76) må denne bil være ombygget på et senere tidspunkt, idet den ses med fast overdel.

*Politiassistent P.J. Mortensen* fra Københavns Politis sekretariat har også skrevet om en jeep, som Herning Politi havde i slutningen af 40'erne og begyndelsen af 50'erne. Den kørte først i den oprindelige bemaling med bindingsværk, men blev senere malet grøn. Jeepen fra Herning var registreret med nummeret Ø 5678. Jeg vil dog bemærke, at der efter min opfattelse er tale om en jeep, som ses på billedet på side 83 i årsskriftet 1998.

MG TC MIDGET ARGANG 1946. Om den bil skriver *Fjeldgaard*: »En skøn vogn at køre i, men den var højrestyret, hvilket nok tog lysten til at køre i den fra de fleste. Bremserne voldte noget besvær og skulle ofte justeres, hvilket skete hos



Vicepolitikommissær Erik Kristoffersen blev ansat i Københavns politi den 1. november 1974. I 1983 blev han stationeret ved Rigspolitechiefens Færdselsafdeling i Roskilde, hvor han i 1991 blev souschef. Erik Kristoffersen arbejder aktivt i Politihistorisk Selskab, Motorgruppen, og har blandt andet forestået restaureringen af selskabets gamle motorcykler. Han er formand for Motorhistorisk Samråd, der er paraplyorganisation for 40 danske veteranbil-, motorcykel- og knallertklubber.

firmaet Nellemann på Vodroffsvej på Frederiksberg. En anden ulempe var,« skriver *Fjeldgaard* videre, »at dørene åbnedes den forkerte vej (baghængslede), og ved kørsel i høj sne var vognen tilbøjelig til at slæde på de meget store bladfjedre bagtil.«

*Peter Clausen, MG-CAR Clubs T-register* har været så venlig at sende nedenstående historie om politiets MG TC.

Bilen dukker op i MG CAR Clubs T-type register i 1962, under registrerings nr. ZR 22.672, da den blev købt af bilinspektør Erling Svend Åge Brabrand der boede i Nørregade 37 i Vejen. Han købte den af en radioforhandler i Kibæk, der senere flyttede til Ålestrup.

Radioforhandleren havde tidligere været pladesmed, og havde gjort et stort arbejde for at få bilens karosseri til at se nyt ud, selv om den allerede den gang havde kørt mange km.

Brabrand blev forflyttet til Samsø på et kortvarigt job, og lejede der en garage til bilen. Han flyttede til Bjæverskov, og skulle efter nogen tid over og hente sin bil, men der var bare en tom garage.

Brabrand spurgte sig for hos færgepersonalet og fik beskeden, at den var kommet med Kalundborg færgen på en autotransporter. Bilen blev efterlyst, også gennem MG klubben og veteranbil klubben, og kort tid efter havde en mand hørt om en mystisk MG TC ved Herfølge, og TC 1103 blev således redet fra ophugning.

I 1980 var det 18 år siden, bilen havde fået lavet pladearbejde og Brabrand fandt en ny entusiastisk ejer til den, nemlig pensioneret luftkaptajn Bo Tuveson, der boede i Rungsted og som brugte fem år på at få den tilbage til oprindelig stand. Tuveson vidste ikke, at det var en gammel politibil han havde fået, så i dag er den rød og indregistreret med nummeret NGC.936 og findes ved Arild lidt nord for Helsingborg. Her deler den garage med en Jaguar XK 150 og en Austin Healey 100/6.

Så TC 1103 ser ud til at have 9 liv og lever i bedste velgående, men har en historie vi ikke kender fra den forlod politiet og til den dukkede op i 1962.

CITROÉN 11 SPORT kørte *Fjeldgaard* mange kilometer i, og han refererer vognchef Sneevang for at have udtalt, at den bil kunne liste omkring hjørnerne med 80 km/t. *Fjeldgaard* husker også bilen som værende meget følsom i styretøjet, hvilket betød, at blot den mindste berøring med en fortovskant betød, at bilen måtte til styretøjskontrol. *Fjeldgaard* skriver videre, at Ulrik Duurloo, der var chef for Rådet for Større Færdselssikkerhed, havde arrange-

ret et isbaneløb på en af de Københavnske søer i en af de hårde vintre efter krigen. Duurloo væltede med sin egen Vauxhall, og Københavns Politis Færdselsafdeling, hvor Groes Petersen var chef, deltog med en Citroén 11 Sport. Den kunne dog ikke rigtig gøre sig gældende på grund af forhjulstrækket, og bilen kom først i gang, da der blev placeret en mand på hver af de lange forskærme.

BUICK CABRIOLET 1938 har *Fjeldgaard* kørt med i som passager, og derom fortæller han, at førerne som hovedregel var unge ingeniører, som aspirerede til at blive motorsagkyndige. Det var en yndet sport at lave håndbremsevendinger, især på brostensbelagte veje, med disse store vogne, og da der ikke var sikkerhedsseler i datidens køretøjer, gjaldt det om at holde godt fast. Videre beretter *Fjeldgaard* om en »røverhistorie«, som en af disse vognførere havde fortalt. Vognføreren var kommet kørende på Storstrømsbroen, da han mødte en lastbil, hvis hastighed havde været væsentlig større end de tilladte 30 km/t. Vognføreren havde straks standset Buicken, sat i bakgear, indhentet lastbilen i bakgear, og under kørsel ved siden af lastbilen, givet lastbilchaufføren en ordentlig påtale.

Men det er ikke helt usandsynligt, idet det fremgår af en årsberetning for Den Danske Stats Færdselspoliti, skrevet af daværende rigspolitichef Thune Jacobsen, at Buickerne var forsynet med søgelys og tågelygte, samt lygter, der tændtes automatisk og lyste bagud, når vognen blev sat i bakgear. Det havde vist sig, at det var en stor hjælp ved vendinger på mørk vej eller ved bakning med stor hastighed – indtil 60 km/t. – hvilket kunne være nødvendigt, f.eks. ved indhentning af cyklister, der forsøgte at undslippe. Umiddelbart forekommer det som om, man jagtede spurve med kanoner.

*Henning Palludan* har også reflekteret på bilhistorien i årsskriftet 1998, idet han skriver, at han var tilknyttet politiet som studentermedhjælper og senere politifuldmægtig hos Rigspolitichefen m.fl. fra 1944 til 1953. Derefter i forsikringsbranchen til 1980, hvorefter han blev timelærer på Politiskolen.

*Henning Palludan* skriver om MG.en, at den blev indkøbt som en prøve til afløsning af Buickerne. Den havde en god acceleration, og den var i cabrioletudgave, men personalet havde forinden købet gjort opmærksom på den manglende plads til bagage til 14 dages tjeneste i Jylland, og bilen blev da også meget hurtigt stillet til side og kun anvendt lejlighedsvis.

Videre skriver *Henning Palludan*, at billedet på side 66 i årsskriftet 1998, med alle Buickerne samlet, var en sjældenhed. Det skete kun ved helt speci-

elle lejligheder. Et fast punkt i årsprogrammet var dog det årlige Monte Carlo løb gennem Danmark i slutningen af januar.

*Henning Palludan* var med i en af Buickerne under det første Monte Carlo løb efter 2. Verdenskrig i 1948. Færdselspolitiets daværende leder, Meldgaard Larsen, førte bilen, mens en af Palludan ukendt kollega fik pladsen på Buickens meget lille, og ikke særlig komfortable bagsæde i de dage turen fra Helsingør til grænsen i Sdr. Jylland tog. Størst tilladte hastighed var 60 km/t., og det skulle holdes. Det var besluttet af løbsledelsen, og derfor kørte en politibil foran og bagved hvert færgetræk. Hastigheden sneg sig dog op på 80 km/t. visse steder og det var klart for enhver, at løbsdeltagerne glædede sig til at komme til Tyskland, hvor man også dengang var uden faste hastighedsbegrænsninger.

*Preben Helmershøj*, som jeg mødte ved et veteranarrangement med Politihistorisk Selskabs Nimbus, har været så venlig først at fortælle og siden skrive om sin far og onkel. Faderen, der ses på billedet nedenfor var kriminalbetjent, nr. 286, Svend Thorvald Helmershøj. S.T. Helmershøj var ansat i Københavns Opdagelsespoliti. Preben Helmershøj beretter, at han tydelig husker skolevognen, reg.nr. K 13 672. Den bil lærte faderen også at køre i omkring 1923, og det må have gjort stort indtryk på sønnen, for han har husket nummeret lige siden, men det var selvfølgelig heller ikke så almindeligt med biler på den tid.



Kriminalbetjent (nr. 286) Svend Thorvald Helmershøj fotograferet omkring 1916 i Domhusets gård på Nytorv. Bilen bagved er forsynet med udrykningsflag, hvilket ses tydeligt på originalbilledet. Det må derfor antages, at det er en indlejet bil, politiet har benyttet. Mærket er ukendt.

Videre skriver *Preben Helmershøj*, at Nimbus Kakkellovnsrøret, som ses på side 59 i årsskriftet 1998 var til rådighed for Opdagelsespolitiet, og faderen havde anvendt motorcyklen, når han som Opdagelsespolitiets brandekspert, som pressen havde døbt ham, rykkede ud til brandstederne. Preben Helmershøj fik også flere ture i sidevognen.

*Preben Helmershøj* stiller spørgsmål ved beretningen om politidirektør Fabricius Hansens tjenestevogn, hvor jeg har skrevet, at han fik den første tjenestevogn som ny politidirektør i 1927, idet han fik en Packard. *Preben Helmershøj* mener at huske, at Fabricius Hansen havde en tidligere bil, formentlig en fransk model af mrk. Berliet. Den var forsynet med åben førerplads, men lukket passagerplads. Imellem fører- og passagersæde var der monteret et samtalerør med tragt i hver ende. Der igennem kunne fører og passager korrespondere. Videre husker *Helmershøj*, at Fabricius Hansen havde været impliceret i et færdselsuheld på vej fra Roskilde mod København. Der blev optaget rapport, i hvilken Fabricius Hansen forklarede, at han var blevet blændet af månen. Det resulterede i mange vittighedstegninger i pressen, ligesom det også gav plads i Blæksprutten. Bilen blev solgt til fem politibetjente, som dermed kunne have bilen hver 6. uge.

Om GRAHAM-PAIGE på 1998-årsskriftets side 59 skriver *Helmershøj*, at blandt andet hans onkel var fører af den bil, som blev kaldt »Kontrolvognen«. Den var grågrøn og var bemanded med to betjente i civile frakker og civile kasketter. Om den er der også en historie: Onkelen var kommet kørende ad Ryvangs Allé i kontrolvognen, da en hurtigtkørende Fiat cabriolet overhalede på uforvarselig måde. Fiaten blev standset, men da føreren blev siddende, måtte Helmershøjs onkel henvende sig, hvilket Helmershøj gætter på indledningsvis har lydt nogenlunde som følger: »Hvordan f..... er det de kører mand?« Da onkelen nåede hen til føreren af Fiaten, blev han klar over, at det var daværende kronprins Frederik, senere Frederik den IX, som fik en undskyldning for udtalelsen.

Endelig har *Preben Helmershøj* berettet om politidirektør Ivan Stamms Buick årgang 1938. Politidirektørens bil var helt sammenlignelig med statsminister Staunings, og de havde registreringsnummer lige efter hinanden. Hvis der skulle være en læser, som har billeder, eller måske har mere specifikke oplysninger om disse biler, kunne det da være interessant.



## OPEL KAPTAJN.

*Pensioneret politikommissær Bent Engom* har også bidraget til bilhistorien, idet han har oplyst, at den Opel Kaptajn, der er afbilledet i årsskriftet 1998 side 82, var én af fire, som Udrykningstjenesten fik som erstatning for førkrigsbiler af mærkerne Chevrolet og Ford V8. Videre oplyser *Bent Engom*, at det på den tid slet ikke var almindeligt at køre med udrykningssignaler på patruljevognene. Kort efter leveringen af Opel Kaptajnerne var den islandske præsident på besøg i Danmark, og i den anledning blev der monteret udrykningshorn og -blink på den ene Opel Kaptajn. Efter præsidentbesøget blev de grønne lygter afmonteret, mens hornet fik lov at blive – formentlig ved en forglemmelse. Det var også således, at de gamle Chevroletter havde været monteret med udrykningsblink, men hvis et af disse gik itu, blev de ikke erstattet. Det var således ikke noget, man tog særlig alvorligt.

Hvis man enkelte gange skulle køre udrykningskørsel med patruljevognene, anvendte man blot det almindelige tudehorn og selvfølgelig uden lys. *Bent Engom* har ingen erindring om, at der var særlige problemer med færdselsuheld, kørekortfrakendelse i forbindelse med udrykningskørsel eller lignende. Det skyldes formentlig den daværende trafiktæthed, som ikke tåler nogen sammenligning med trafikken i 1998.

Da der ikke er kommet flere tilføjelser afsluttes dette afsnit her, idet jeg takker for beretningerne, som jeg synes gør historien meget bedre og mere fuldendt.

# Politiets biler i 1960'erne

Af ERIK KRISTOFFERSEN

I lighed med meget andet i det danske samfund gik det også hurtigt med hensyn til politiets biler i 1960'erne. Antallet af nyindkøbte biler steg, og de biler, der blev indkøbt, var også hurtigere end dem, de skulle afløse.

For at begynde afsnittet med de store biler var det ikke lige dem, der adskilte sig så meget fra de tidligere tilsvarende modeller med hensyn til tophastighed og ydeevne. Der var formentlig ikke så voldsom stor forskel på en Chevrolet årgang 1960-61 og en Ford V8 fra 1955.

Rigspolitiets Færdselspolitiafdeling fik nogle nye biler af mærkerne Ford og Chevrolet, men i antal drejede det sig kun om ca. en håndfuld pr. år, der blev udskiftet.



Chevrolet årgang 1960. Ved bilen ses politiassistent Søren Meldgaard Larsen, og udstyret der ses på taget og på højre forskærm er en type hastighedsmåleudstyr, som var under afprøvning på daværende tidspunkt.

Færdselspolitiets bilpark blev selvfølgelig udskiftet løbende, og i 1968 fik politiassistent H.P. Kristensen, som mange formentlig vil huske fra både Politiskolen og Danmarks Radios trafikprogram, stillet en Ford Galaxie Cabriolet til rådighed som patruljevogn. H.P. Kristensen har fortalt, at han, ud over at køre patrulje, også virkede som bilassistent med bemyndigelse til at fjerne nummerpladerne fra de undersøgte biler, hvis deres stand var så ringe, at det var nødvendigt. Når der var officielle besøg i landet, blev bilen også anvendt ved de lejligheder med H.P. Kristensen som fører.



Ford Galaxie Cabriolet, årgang 1968. Billedet er taget på Marielyst på Falster. Bilen blev solgt den 17. marts 1972 efter at have kørt 170.514 km.

Ford Anglia, som i lighed med Zephyren er fra engelsk Ford, blev også anvendt af politiet i begyndelsen af 60'erne, idet der blev leveret 5 stk. i 1960 og 8 stk. i 1961, hvorefter der ikke blev indkøbt flere.

Ford Anglia type 105E.



Ford Zephyr, som blev anvendt fra 1953, blev fortsat anvendt op gennem 1960'erne. Bilerne var forsynet med ratgear, som var helt almindeligt i mange biler i de år. En del af Ford Zephyr bilerne, der blev leveret i 1961 var med Borg-Warner automatgear. I april 1962 skiftede Ford Zephyr model, og den nye kom til at hedde Mk. III. Ford Zephyr Mk. III motoren var en topventilet 6 cylindret motor på 2.553 ccm med en ydevne på 98 hk. Samme år blev der leveret en speciel model til politiet, idet et medlem fra Zephyr-Zodiacklubben har udtalt, at han aldrig har hørt om private Zephyrer med Zodiacmotorer, men det fik politiet leveret adskillige af fra 1962. Zodiacmotoren var på 109 hk. Forskellen blev opnået ved montering af anden type karburator, og så var hovedlejerne af hvidmetal i Zephyren, mens det var blybronce i Zodiacen. Ford leverede 3 næsten ens biler i de år. Det var Consul, som havde en 4 cylindret motor på 1.703 ccm med en ydeevne på 59 hk. Zephyr og Zodiac havde begge 6 cylindrede rækkemotorer, men ud over forskellen i motorydel-

sen var Zodiacmodellen luksusudgaven af disse biler. Politiet har anvendt alle 3 modeller i Mk I, Mk II og Mk III modellerne, mens det kun var Zodiacen, der blev anvendt i Mk IV modellen. I 1968 kunne Zephyren leveres med bundgear efter bestilling, men standardmodellen var fortsat ratgearet. I 1966 udgik Mk III modellen og blev afløst af Mk IV modellen.



Ford Zephyr Mk III årgang 1965.

Som det ses på billedet er Ford Zephyren blevet tofarvet med »POLITI« på siderne. Det skete første gang i 1964, og i følge mine oplysninger var det en Ford Taunus 17M, der var den første patruljevogn, der blev malet på denne måde. Næsten samtidig skiftede udrykningslygterne farve, idet det med bekendtgørelse nr. 271 af 28. august 1964 blev bestemt, at udrykningskøretøjer fra den 1. november 1964 skulle være forsynet med godkendte lygter, der viste blåt blinkende lys, som kunne ses i alle retninger. Dog var det accepteret, at køretøjer, der var i brug, fortsat kunne anvende de tidligere, grønne udrykningslygter frem til den 1. august 1965.

Ford Zephyr blev anvendt af mange afdelinger og stationer landet over, ligesom Færdselspolitiets Hovedvejspatruljer (i dag regionale afdelinger) anvendte dem.

I 1966 blev Ford Zephyr og Ford Zodiac lanceret i en Mk IV udgave. Begge var forsynet med V 6 motorer, hvor Zephyren havde 2.495 ccm med 112 hk, mens Zodiacen var på 2.993 ccm med 136 hk.

Ford Zodiac Mk IV blev alene anvendt i Færdselspolitiet, men der var en del utilfredse brugere, idet bilen i følge mine oplysninger var meget sidevindfølsom. Styretøjets konstruktion gjorde, at det var meget ubehageligt at køre hurtigt i bilen, idet den overstyrede. Endelig var der også for mange værkstedsbesøg.



Ford Zodiac Mk IV, årgang 1968. Ved bilen ses politibetjent Finn Kai Jensen, senere ansat i Rph.s Færdselsafdeling i Roskilde.

	Ford Consul	Ford Zephyr	Ford Zephyr m. Zodiacmotor	Ford Zodiac
1960 Mk II		29		
1961 Mk II	1	42		
1962 Mk II		21		
1962 Mk III			24	
1963 Mk III	2	35	10	
1964 Mk III	2	18	6	
1965 Mk III		28	10	
1966 Mk III	3	7	26	
1967	-	ingen	leverancer	-
1968 Mk IV				25
1969	-	ingen	leverancer	

Fortegnelse over indkøbte biler af mærkerne Ford Consul, Ford Zephyr og Ford Zodiac.

Ford leverede også andre modeller gennem 1960'erne. Det var Ford Taunus 12M, 17M og 20M. Det var alle biler, der var fremstillet i Vesttyskland.



Ford Taunus 17M TC, årgang 1962.

I 1960 indkøbtes kun 8 stk. Ford Taunus 17M. Det var fortsat den model, som blev kaldt »Det flyvende Tæppe«. I 1961 steg tallet til 15 stk. og i 1962 anskaffedes 7 stk. af denne model.

Senere på året leveredes 24 stk. af den nye model, Taunus 17 M TC. I de år blev desuden leveret 2-3 stk. stationscars af disse modeller. Denne model havde en 1.758 ccm motor på 60 hk.

I 1963 blev leveret 19 Ford Taunus 17M personbiler og 4 stationscars. I 1964 blev leveret 38 stk., samt 4 stk. Ford Taunus 12M.

Taunus 12M kom i en helt forandret udgave, sammenlignet med den Taunus 12M, som man kendte i 50'erne. I 1962 blev Ford Taunus 12M præsenteret i denne nye udgave, som havde forhjulstræk og var med V4 motor. Taunus 12M blev fremstillet med 3 motorstørrelser. Der var en 1,2 liter, som ydede 50 hk, der var en 1,5 liter, som ydede 57 hk., og der var en 1,5 liter, som ydede 72 hk. Den mest almindelige model var med 1,5 liter og 50 hk.



Ford Taunus 12M.

1965 var året, hvor politiet fik Ford Taunus P5 modellen, idet der blev leveret 26 stk. Taunus 17M, 22 stk. 12M og endelig kom de 2 første Taunus 20M, som havde en motor på 1.998 ccm med en ydelse på 85 hk.



Ford Taunus 20M automatic, årgang 1968.

I 1966 blev leveret 10 stk. Taunus 12M, 13 stk. 17M og 15 stk. 20M.

I 1967 blev det til 4 stk. 12M, 11 stk. 17M og 10 stk. 20M.

I 1968 blev det til 9 stk. 12M, 8 stk. 17M og 26 stk. 20M.

I 1969 blev der alene leveret 22 stk. 20M.

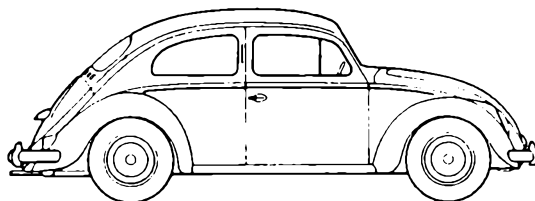
Ford Taunus 17M og 20M blev brugt som både civile og uniformerede patruljevogne, mens Taunus 12M aldrig har været uniformeret, ifølge mine informationer.

## Folkevognen

Folkevognen gjorde sit helt store indtog i 1960'erne. Det var både i den kendte VW Boble og »Rugbrødet«, som er omtalt i politiassistent Finn Larsens afsnit om gruppe- og transportvogne. VW 1200 og 1300, som det blev senere, havde begge den velkendte luftkølede boksermotor på henholdsvis 1.200 ccm med 34 hk og 1.300 ccm på 40 hk. Desuden kom enkelte biler af model 1500, men de er ikke nærmere anført, hvorfor jeg intet kan oplyse om disse biler.

### *Politiets Folkevogne i 1960'erne*

år	antal
1960	35
1961	27
1962	16
1963	40
1964	40
1965	40
1966	34
1967	28
1968	40
1969	55



## Volvo

Uden at have lavet en præcis optælling er det sikkert, at det var Volvo, der leverede det største antal enheder til politiets bilpark i 60'erne. Det var typisk Volvo 544, som først kom med B-16 motor og i 1961-62 blev monteret med en B-18 motor. B-18-motoren var på 1.780 ccm med en ydelse på 75 hk. Der blev også leveret enkelte Volvo 544 Sport, hvor motoren var modificeret med

dobbelt SU-karburator og i nogle tilfælde anden knastaksel. Motorens ydeevne var på 90 hk.

Volvo 544 blev anvendt både som uniformeret, ensfarvet patruljevogn, først med grønne udrykningslygter og siden med det blå »Syltetøjsglas« på taget og med udvendige kompressorhorn monteret på skærmen og som civil patruljevogn, og der blev leveret følgende antal:

### *Politiets Volvoer i 1960'erne*

År/model	544	210	121	121 herreg.	144	145	164
1960	45	4					
1961	49	8					
1962-B16	10	4					
1962-B18	30	5					
1963	30	4					
1964	25	8					
1965	27	5	4				
1966		14	69				
1967		16	96	1			
1968-B18		11	60	2			
1968-B20			47			2	
1969			100	2	4	21	7



Volvo 210 hundepatruljevogn årg. 1966. Ved bilen ses overbetjent Erik Bruhn Nielsen.

Volvo 210 var varevogns- og stationcarmodellen af Volvo PV 544, men medens Volvo 544-produktionen standsede i 1965, fortsatte fabrikationen af 210-modellen frem til 1968. Da denne model formentlig har været tilfredsstillende som hundepatruljevogn, samtidig med at det var den billigste løsning med hensyn til hundebure m.m. fortsatte denne model så langt op i tiden, hvorefter den ved udfasning blev erstattet med Volvo 145 dels med Ford Gra-



nada. Mig bekendt har der således ikke været hundevogne i Volvo 121-modellen. De få Volvo 121 herregårdsvogne der er leveret, har formentlig været anvendt som specielle teknikervogne af forskellige specialafdelinger.



Volvo 544, årgang 1963, som patruljevogn i Tårnby. Bemærk udrykningshornene på højre forskærm.

I Volvos 1969-modeller, hvilket ville sige både Volvo 121 og 144, var motoren ændret til en B-20 motor på 1.986 ccm med en ydelse på 90 hk, og på »S«-modellerne 118 hk. Begge Volvomodeler blev anvendt både som civile vogne og som uniformerede patruljevogne.

Volvo Amazone/121 årgang 1968.



I forbindelse med lanceringen af 1969-modellen kom Volvo med en 6 cylindret model med modelbetegnelse 164. Det var efter den tids målestok en stilfuld, og efter manges mening rigtig pæn bil. Volvo 164 lignede på mange punkter Volvo 144, men særlig frontpartiet var ændret til et mere kvadratisk kølergitter med den for Volvo kendte skrå linie med Volvosymbolet ned over

gitteret. Desuden var frontpartiet forlænget for at give plads til de 2 ekstra cylindre. Motoren, benævnt B-30, var på 2.978 ccm med en ydelse på 145 hk., og ved et kig i motorrummet var det klart for de fleste bilinteresserede, der havde set en B-18 og B-20 motor, at det var en forlænget udgave af denne motortype, der var anvendt. De første modeller havde nogle kølingsproblemer på den bageste cylinder, men ellers lignede de meget de kendte Volvomotorer. Selve bilen var mere luksusmonteret end Volvo 144, men ingen var i tvivl om, at det var samme grundmodel. Volvo 164 blev hovedsagelig anvendt i Rigspolitiets Færdselsafdeling, hvor flere Hovedvejspatroljer havde den som uniformeret patruljevogn.

*Politikommisær Ernst Mortensen, Rpch.s Fpl. Afd. i Randers* har berettet om de første Volvoer, som ses samlet herunder i forbindelse med leveringen, hvor Volvo selvfølgelig brugte dem i reklamefremstød. Ernst Mortensen skriver, at man havde haft Ford Zephyr og Ford Zodiac. Ingen af disse biler havde været særlig gode, og da afdelingen på et tidspunkt skulle have 2 af sine Fordbiler udskiftet, blev afdelingen i Randers udpeget til at prøvekøre de nye Volvoer. Der blev leveret en Volvo 144, (reg.nr. BC 20615) en Volvo 144S (reg.nr. BC 20817) og en Volvo 164 (reg.nr. AU 49649). Meningen var, at det skulle prøves, om Volvo 144-modellernes ydeevne var tilstrækkelig til patruljebrug. Det var de ikke. Volvo 144S blev siden trimmet en smule, men den tålte dog ingen sammenligning med 164'eren, som var en fortrinlig patruljevogn. Volvo 144'eren havde afdelingen i meget lang tid, idet alle, når det var muligt, i vid udstrækning anvendte en af de andre biler.



Volvo 144S, Volvo 164 og 144 alle årg. 1969. Alle 3 biler kørte i Randers.

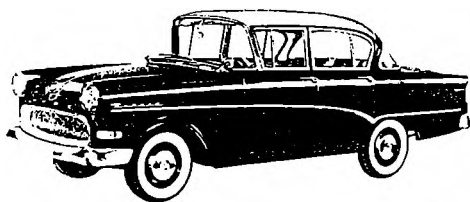
Volvo 164, årg. 1969.

Bilen på billedet er politiets første Volvo 164, og den kørte i Hovedvejspatruljen i Randers.

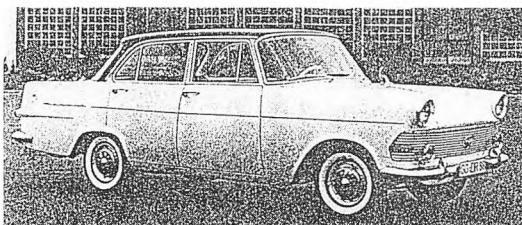


## Opel

Opel leverede fortsat biler til politiet i 60'erne, men det var ikke i nær samme mængde, som tidligere, idet der kun kom 2 Opel Rekord model PI 1200 og 9 stk. model 1700 i 1960. Det var begge biler med 4-cylindrede motorer på henholdsvis 1196 ccm med en ydelse på 40 hk. og 1680 ccm med en ydelse på 55 hk. Ved nærmere gennemgang af Opel modellerne i forskellige billeksika kan det konstateres, at navnet Olympia går igen i mange forskellige modeller. Navnet hørtes første gang i forbindelse med en ny Opel model, som blev lanceret i olympiadeåret 1936, hvor Olympiaden fandt sted i Berlin. Deraf navnet Olympia. Navnet har været anvendt på forskellige modeller siden, men det er ikke muligt at se en linie i brugen af navnet. I nogle år blev modelbetegnelsen anvendt på den skrabede model af Opel Rekord, og i en lang årrække er det slet ikke blevet anvendt.



Opel Rekord PI – 1958-60.



Opel Rekord PII – 1960-62.

I 1961 fik politiet kun en enkel Opel Caravan, som var stationcarmodellen af Opel 1700. I 1962 fik man 3 stk. Opel Rekord 1700.

I 1963 steg tallet til 36 stk., som var den dengang nye model A. I 1964 fik man 34 stk. Opel Rekord, 4 stk. Opel Caravan og 7 stk. Opel Kadett.



Opel Rekord model A 1963-65.  
Bemærk det blå blink på taget.

I 1965 fik politiet 5 stk. Opel Rekord 1700 og 13 stk. Opel Kadett. I 1966 blev kun leveret 2 stk. 2 Opel Rekord og 3 stk. Opel Kadett. I 1967 fik man 18 Opel Rekord. I 1968 blev leveret 22 stk. Opel Rekord, 2 stk. Caravan, og så fik politiet de første 2 Opel Commodore, som var med 6-cylindrede motorer, hvilket var en slags afløser for Opel Kaptajn. I 1969 blev leveret 27 stk. Opel Rekord, 1 Opel Caravan og 6 stk. Opel Commodore.

## Vauxhall

I sidste halvdel af 1960'erne fik politiet igen nogle få Vauxhall Cresta patruljevogne, idet der blev leveret 2 stk. i 1966, 7 stk. i 1967, 5 stk. i 1968 og 3 stk. i 1969. Det var biler med 6 cylindrede motorer. Vauxhallbilerne blev hovedsagelig anvendt i Rigspolitiets Færdselsafdeling, og det var særlig afdelingen i Odense, der anvendte Vauxhall.

Vauxhall Cresta, årgang 1968. Patruljevogn i Hovedvejspatruljen i Odense. Foran patruljevognen ses politibetjent Anders W. Rasmussen.



# Politiets biler i 1970'erne

Af ERIK KRISTOFFERSEN

Det var fortsat Volvo og Ford, der var dominerende i politiets bilpark i begyndelsen af 1970'erne. Volvo 121 eller Amazone, som den også hed blev fremstillet for sidste gang i 1970, hvor den sidste bil af denne model kørte ud fra fabrikken i Göteborg den 3. juli.

Politiets sidste Volvo 121 kørte under registreringsnummer BK 40532, lb.nr. 5176. Den blev leveret den 13. april 1970 og den blev solgt den 31. maj 1977. Hvis en læser skulle kende denne bils historie, kunne det være interessant.

En anden Volvo 121, også en model 1970, kørte under registreringsnummer BK 21633, lb.nr. 5128. Den blev leveret den 9. marts 1970 for 13.475,36 kr., og efter at have kørt 350.785 km, blev den solgt den 31. december 1975 for 8.712 kr. Det må siges at have været en billig patruljevogn. Det er den Volvo 121, der iflg. registreringsbogen har kørt længst. Et meget stort antal biler er blevet solgt, når de havde kørt ca. 150.000 km.



Forskellige patruljevogne m.fl. samlet i april 1975 på Eremitagesletten i anledning af Kong Carl Gustav af Sveriges besøg i Danmark. Fra venstre ses en Ford Transit, model 100 til 9 personer og hér anvendt som kommandovogn. Dernæst Ford Escort. Bag motorcykelbetjentene skimtes en VW 1300, også udstyret som uniformeret patruljevogn. Endvidere ses en Volvo 144 fra Hæren og yderst til højre ses en Ford Taunus. Som det ses på billedet er den forsynet med blåt magnetblink, idet en ledning skimtes på taget. Bilen er ikke mulig at finde i registreringsbøgerne, hvorfor det må antages, at det er Statsskovvæsenet eller andre myndigheder, som i dagens anledning har fået tilladelse til at montere blinket.

Ford Escort 1300, som var en meget almindelig familiebil fra 1968, blev, som det fremgår af skemaet, anvendt i meget stort antal i politiet. Ford Escort var fra begyndelsen opbygget helt traditionelt med en 4 cylindret rækkemotor placeret på langs med forskellige ccm-indhold fra 1100 ccm til 2000 ccm. Modellen havde 4 trins gearkasse og var baghjulstrukket. Langt den største del af Escorterne i politiet var civile biler, som blev anvendt til ad hoc opgaver. Kriminalpolitiet anvendte et stort antal til transport til gerningssteder, retsmøder, afhøringsopgaver mv. Nogle få blev malet som uniformerede patruljevogne, hvoraf en af dem ses på billedet neden for. Det er en Ford Escort, reg.nr. DJ 46098, årgang 1974. Iflg. registreringsbogen blev der taget 24 biler af denne type med »reklame« i brug samtidig.

Ford Ltd. Convertible, årgang 1972. Fører, politiassistent H.P. Kristensen. Bilen kørte i Rigspolitiets Færdselsafdeling som patruljevogn med datidens udstyr som f.eks. HEMO triptæller og stopur. Bilen desuden anvendt i vid udstrækning til kørsel ved statsbesøg. Bilen blev solgt i maj 1976 efter at have kørt 203.845 km.



Samme Ford LTD som ovenfor, hvor kalechen åbnes automatisk ved tryk på en el-kontakt.

(Det virker helt utroligt, at den slags køretøjer har kørt som patruljevogne i dansk politi).

Ford Mustang Cabriolet årgang 1972. Bilen kørte som patruljevogn i Rigspolitiets Færdselsafdeling i København. Denne bil var også udstyret med HEMO triptæller og stopur. Bilen kørte til maj 1976, hvor den havde kørt 172.360 km.



## Politiets Fordbiler i 1970'erne

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Ford Escort 1100		1	1							
Ford Escort 1100 St.car.		2								
Ford Escort 1300		5		38	90	82	106	68	105	105
Ford Escort 1300 St.car							6	18	2	7
Ford Zodiac Mk. IV	2	3								
Ford Taunus 12 M	1									
Ford Taunus 12 M St.car	1									
Ford Taunus 17 M	8	27	9							
Ford Taunus 20 M	22	50	11							
Ford Taunus 20 M RS	1									
Ford Taunus 20 M XL	4	4								
Ford Taunus 20 M St.car		13								
Ford Taunus 26 M	1	1								
Ford LTD Convertible	1		1							
Ford Consul 3000			2	7		4				
Ford Consul 2300			32	66	30					
Ford Consul 2300 St.car			2	12	20	4				
Ford Consul 2000			24							
Ford Taunus 2000				26	50	100	168	136	174	75
Ford Granada 2300						6		5		
Ford Granada 2300 St.car						17	35	14	25	30
Ford Granada 3000 S						25	5			
Ford Capri 3000							3		2	4
Ford Granada 2800									20	3

Som det fremgår skemaet ovenfor fremstilledes mange forskellige modeller op gennem 1970'erne. Ford Escort, der er fremstillet i England, blev indkøbt i større og større tal, og den blev fortsat anvendt til alle mulige opgaver i politiets hverdag.

Ford Escort 1100/1300. Modellen var stort set ens op gennem 1970'erne, indtil modelskiftet 1980/1981.



Ford Escort 1300, som var den model, der blev anvendt mest i politiet, havde en 1,3 l. motor med en ydelse på 57 hk. Dens tophastighed var opgivet til ca. 140 km/t.

Ford Zodiac blev fremstillet i England og det skete sidste gang i 1972, hvorfor disse biler gradvist forsvandt fra politiets bilpark i løbet af 1970'erne. Den sidste ses solgt den 13. januar 1977 efter at den havde kørt 66.822 km. Det er mit gæt, at denne bil har stået som reservebil og er blevet meget gammel, idet alle har undgået den, så vidt det har været muligt.



Ford Taunus 20 M, stationcar, hundevogn i Københavns Hundefdeling. Ved bilen ses overbetjent Frits Lauge Nielsen, som er i færd med at overføre en bankrøver fra arresten i Roskilde til Vordingborg. Røveren var blevet anholdt kort forinden ved ESSO på Københavnsvej i Roskilde den 16. juli 1972.

Hundevognene i Københavns Hundefdeling var i en længere årrække civile, idet det derved var lettere at komme ind på gerningsmændene i de stille natte timer, et ønske som også eksisterer hos mange hundeførere i 1998.

Ford 17M/20M-modellerne, som alle er fremstillet i det daværende Vesttyskland, blev i 1973 afløst af Consul-modellerne og Granada-modellerne. Det var ikke de store forskelle, der var at se på de forskellige typer. Karrosserierne lignede hinanden meget, faktisk så meget, at man som ikke kender skulle læse sig til, om det var en Consul eller en Granada. Modellerne blev leveret med forskellige motorstørrelser. En Consul 2300 havde f.eks. en motorydelse på 108 hk. og var opgivet til en tophastighed på 165 km/t.

Ford Consul 3000 GT havde en 6 cylindret V-motor med en ydelse på 140 hk og en opgivet tophastighed på godt 180 km/t. Det var hovedsagelig Rigspolitiets Færdselsafdeling, der anvendte denne model.

Ford Consul 2300 blev anvendt som almindelig, uniformeret patruljevogn og som civil patruljevogn. Den føltes lidt for stor til almindelig patruljekørsel i byen. Jeg husker den også som værende lidt »slasket« i undervognen, og den blev også hurtig »gammel« at køre i. Gearstangen føltes som at røre i suppegrøde, og sæderne blev hurtig til »havestole«.

Ford Consul 2300 St.car blev i stor udstrækning anvendt som hundepatruljebil. Ford Consul 2300 havde en 6 cylindret V-motor med en ydelse på 108 hk., og en tophastighed på ca. 165 km/t.



Ford Consul 3000 GT. Bilen kørte i Rigspolitiets Færdselsafdeling i Roskilde. Billedet er optaget ved Køge Bugt Motorvejen ved 27,0 km-mrk., hvor TEXACO tankanlægget er placeret i dag. Ved venstre forskærm ses politibetjent Finn Jensen og ved højre bagskærm ses politibetjent Jens Kristoffersen. På bilens tag ses et stort »01«. Det var til brug for fly med politiobservatør, som derved var i stand til at se, hvilken



patruljevogn, det var, der befandt sig under flyet. Det betød, at der i dette tilfælde var tale om patruljevogn 82-01. Denne form for mærkning fandtes på mange patruljevogne lige så længe, som man havde dem to-farvede, altså ca. til midten af 1980'erne.

I 1973 leverede Ford en ny Taunus model, nemlig Taunus 2000. Det var i den periode, det var normalt både at se den engelske udgave ved navn Cortina, og den næsten identiske Taunus, på de danske landeveje. Politiet anvendte kun den tyske Ford Taunus 2000, som blev leveret i meget stort antal fra 1975. Jeg husker denne model, som en meget god og passende patruljevogn. Størrelsen passede fint til i hvert fald den københavnske trafik. Der var rimelig plads til en anholdt, hvis der var behov for det. Bilens præstationer var også tilfredsstillende. Motoren var en V-6 motor med en ydelse på 90 hk. Tophastigheden var opgivet til godt 160 km/t. Taunussen blev anvendt både som uniformeret og civil patruljevogn.



Patruljevogn 0-96, Ford Taunus 2000, årgang 1974. Patruljevognen kørte på daværende Station 9 i Valby, hvor billedet er taget i gården. Ved patruljevognen ses daværende politibetjent på prøve Erik Kristoffersen i sommeren 1975. Patruljevogn 0-96 husker jeg som noget særligt, idet den følte meget kvikkere end de øvrige både Ford og Opel patruljevogne, den havde en rigtig dejlig motorlyd, så det var nøglen til den, der forsvandt først fra nøgletavlen.

I 1975 indkøbte dansk politi alene Granadamodellerne. Der var ikke den store forskel fra Consulmodellerne. Det var 4-dørs sedanmodeller, som typisk blev anvendt. Ford Granada 2300 stationcar blev i stor udstrækning anvendt som hundepatruljebil, både som uniformeret og civil patruljevogn.



Ford Granada hundepatruljevogn fotograferet foran Hundeskolen på Kildegården i Farum.

Ford Granada 3000 S blev fortrinsvis anvendt af Rigspolitiets Færdselsafdelinger, dels som uniformeret, dels som civil patruljevogn. Jeg husker også, at Københavns Færdselsafdeling havde en enkel civil patruljevogn af denne model. Netop den bil var monteret med det såkaldte Mesta- og Traffipaxudstyr, som var et hastighedsmåleudstyr, hvor det bl.a. var muligt at optage foto af det forankørende køretøj og derved måle dets hastighed. En Ford Granada 3000 S virkede som en voldsom bil for os unge politibetjente, der normalt kørte i Ford Taunus 2000 og Opel 1900. Granada 3000 S havde en V6-motor med en ydelse på 138 hk, og tophastigheden var opgivet til godt 180 km/t.

Ford Granada 3000 S.



I 1975 blev Ford Taunus ændret lidt i udseende. Den fik en anden udformning både for og bag, men motoren var den samme, og man skal da også være interesseret i biler, for at lægge mærke til forskellen. De fleste af Politiets Taunusbiler var model 2,0 S.

# »Kojak-sirener«

## prøves af

### Københavns politi

En amerikansk politisirene, hvis jamren er kendt af alle TV-seere fra Kojak- og McCloud-film, gjaldede for nogle dage siden over Rådhuspladsen i København. To patruljevogne kom susende på vej til en alarm fra den spanske ambassade.

I beredskabstjenesten på Politigården siger man, at man forsøgsvis har monteret den amerikanske sirene på en patruljevogn. Der er overvejelser i gang om at indføre sirenerne i danske udrykningskøretøjer. da man har erfaring for, at de udrykningshorn, der anvendes herhjemme, er vanskelige at høre for andre trafikanter, når de sidder in-

de i en bil.

Skal dansk politi have Kojak-sirenerne, bliver det justitsministeriet, der træffer afgørelsen. *auni.*

Ford Taunus 2.0S  
med såkaldt Mc Cloudsirene.



Ford Capri 3,0 S blev anvendt som civil patruljevogn i Rigspolitiets Færdselsafdelinger. Jeg nåede lige at prøve et par ugers patrulje i denne model som nyansat turnusmand i Færdselspolitiet. Det var en sjov bil. Når først man fik kantet sig ned i de meget skålformede sæder og fik startet den 6 cylindrede V-motor med 138 hk., så gik det bare derudaf. Det føltes som en meget hidsig sag, der var rigtig god til at køre lige ud i stille vejr, men den var temmelig sidevindsfølsom, og jeg mener også at huske, at bremserne ikke var helt så



Ford Capri 3,0 S, årgang 1980. Ved bilen ses artiklens forfatter, Erik Kristoffersen. Politiets Capribiler var ens indtil den sidste, som er omtalt i afsnittet om 1980'ernes biler.

gode, som man kunne ønske sig, når hastigheden nærmede sig toppen, hvilket vil sige tæt på 200 km/t. Motoren havde en fantastisk dejlig lyd. Det løb næsten koldt ned ad ryggen, når den rigtig fik lov at arbejde, men det kan godt være der var lidt mange decibel i kabinen i forhold til, hvad arbejdstilsynet tillader i dag. Det var også en utrolig oplevelse at se en bilists måbende ansigtsudtryk, når han fik vist stopskiltet fra en helt anonym civil Capri, især når det var en »Kong Smart Type«, som rigtig havde ført sig frem i trafikken.

Det sidste Ford modelskifte i 1970'erne fandt sted i 1978, hvor den lidt runde form på Granadaen, blev afløst af det mere firkantede karrosseri. Den største models motor blev ændret fra 3,0 l til en 2,8 l V-6 motor med enten karburator eller indsprøjtningssystem. GL-modellen med indsprøjtning, som politiet fik leveret senere, havde en ydelse på hele 160 hk, og med en opgivet hastighed på 195 km/t. Disse modeller kørte både i Færdselspolitiet og i visse kriminalpolitiafdelinger, som havde et særligt behov for at følge med andre hurtigkørende.

## Volvo

Volvos storhedstid i politiet endte i 1960'erne, idet det stort set kun var Volvo 145, eller som svenskerne siger Volvo Herregårdsvogn, der hovedsagelig blev anvendt som hundepatruljebil.

### *Politiets Volvoer i 1970'erne*

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Volvo 121	84									
Volvo 145	29	3	11	12	16					
Volvo 144	10	6	2							
Volvo 164	1	17	10	8						
Volvo 245						25	24	20	42	40
Volvo 264						2				
Volvo 244								3		
Volvo 343										1

Som tidligere nævnt blev Volvo 121/Amazone fremstillet sidste gang i 1970. Politiet nåede da også at få hele 84 stk. af denne årgang, som var kendetegnet ved at være den eneste Amazone med nakkestøtter, som blev standardudstyr på alle Volvobiler i 1970.

Volvo 145 fik et par såkaldte facelifts frem til og med 1974. Frontpartiet skiftede udseende, kofangerne blev større og kraftigere, dørgrebene blev lagt ind i dørene i 1971/72, hvor også fælge og navkapsler skiftede udseende. Indvendig blev den såkaldte lastvognsgearstang afløst af den mere smarte tilbagetrukne gearstang. I 1973 blev det gamle, velkendte Volvo speedometer med den røde streg, afløst af et mere almindeligt med viser, men grundelementet var det samme. Det var fortsat den velkendte 4 cylindrede B 20 rækkemotor, som dog havde fået lidt forskellige karburatorer og dermed fået en effekt på fra 82 hk. til 100 hk. afhængig af karburatormonteringen. Tophastigheden var opgivet til fra 145 km/t. til ca. 160 km/t.



Volvo 145, årgang 1970 som hundepatruljebil i Københavns Hundefdeling.

I 1975 blev Volvo herregårdsvognen ændret lidt i udseende, idet fronten fik et helt andet snit med en skrånende front, i modsætning til tidligere med den helt lodrette front. Desuden blev blinklygterne og instrumenteringen ændret. Fælge og hjulkapsler blev også ændret.

Volvo 245, årgang 1977.



I 1976 leveredes Volvo både med den gamle velkendte B 20 motor, og i de lidt dyrere modeller. Med dens afløser B 19 A, som var en 4 cylindret motor med overliggende knastaksel og en ydelse på 100 hk. I 1978 fik alle Volvo-modeller B 19 motoren. Volvofabrikken lagde megen vægt på sikkerheden i bilerne i disse år, hvorfor karrosserierne blev opbygget med sikkerhedszoner o.s.v., ligesom de store kraftige kofangere også ydede deres beskyttelse af personerne i bilen.

Som afløser for Volvo 164'erne indkøbtes videreudviklingen, Volvo 264 i 1975. Det var en helt anden bil med ændret undervogn og en nyudviklet aluminiums V6-motor med overliggende knastaksel. Motoren var udviklet i samarbejde med Peugeot og Renault. Det var en 2,6 l motor med en ydelse på 140 hk. Tophastigheden på modellen var opgivet til 175 til 180 km/t. Som det fremgår af Volvoskemaet blev der kun indkøbt 2 stk. af denne model. Den ene kørte i Rigspolitiets Færdselsafdeling i Slagelse, og de informationer jeg har der fra fortæller, at bilen holdt særdeles meget på værksted. Den fik skiftet motor et par gange. Den var meget behagelig at køre i, men der var for mange irriterende fejl ved den. Den anden Volvo 264 kørte i afdelingen i Randers, hvor man var glade for den, så måske har det været en »mandagsudgave«, der kørte i Slagelse.



Volvo 264, årgang 1975. Bilen kørte som patruljevogn ved Færdselspolitiet i Slagelse.

Endelig ses indkøbt 3 stk. Volvo 244, men jeg har ingen informationer om, hvem der har anvendt disse, hvilket også gør sig gældende for den ene Volvo 343.

## Folkevognen

Folkevognen blev fortsat anvendt op gennem 1970'erne. Der var enkelte uniformerede, men hvor farverne normalt var hvid/sort, hvid/mørkeblå eller

hvid/mørkegrøn, var de Folkevogne jeg husker, hvide/lysegrønne, faktisk som vi kender de tyske patruljevogne i dag. Jeg har fået oplyst, at der kørte én på Store Kongensgade politistation i 1975, og jeg føler mig overbevist om, at der også fandtes sådan én på Station 1 i Nyropsgade på den tid. Ellers blev VW 1300/1302/1303 anvendt til afhøringsopgaver, postkørsel, kørsel til fast ambassadebevogtning osv. VW 1300 havde den velkendte Folkevognsmotor, som var en 4 cylindret boxerhækmotor. Den var luftkølet og var reelt blot en vide-reudvikling af den oprindelige Folkevognsmotor fra før 2. verdenskrig. Motor-ydelsen for VW 1300 var 44 hk. og tophastigheden var opgivet til 120 km/t. VW 1302 og 1303 havde fået 50 hk. Forhjulsophænget var ændret til det mere moderne MacPherson, og VW 1303 havde fået buet forrude.



Folkevogn model 1302. Såfremt registreringsnr. er korrekt aflæst til AN 73973, er det en årgang 1972. Stedet er Slotsholmsgade i København.

### *Politiets VW'er i 1970'erne*

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
VW 1300	35									
VW 1302	15	52	25							
VW 1303			5	25						
VW Golf									1	2
VW Passat									1	

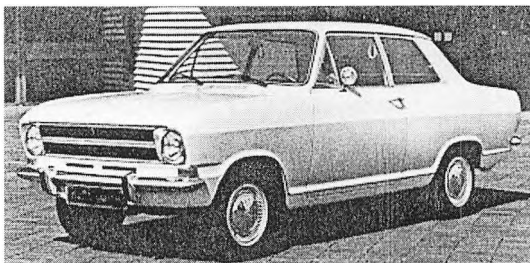
Den sidste VW 1303 ses solgt i december 1978. Ingen af bilerne har kørt særlig mange kilometer, hvilket formentlig skyldes, at de kun har været anvendt til lokal ærindekørsel.

# Opel

Opel leverede fortsat biler til politiet, men slet ikke i det antal, der tidligere var set. Opelmotorerne lignede til forveksling, de motorer, man havde set helt tilbage i 1950'erne, men de var utrolig slidstærke og stabile.

## *Politiets Opelvogne i 1970'erne*

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Opel Kadett	1		10			3	7			
Opel Kadett Caravan	1	1								
Opel 1,9	19		61	79	59	90	153	69		
Opel 1,9 Caravan	10	47	11	9	7	9	6	4		
Opel Commodore			3							
Opel Manta				1						
Opel Ascona						1				
Opel 2,0 S								5	105	3
Opel 2,0 S Caravan									1	
Opel Ascona 1,9									25	29
Opel Ascona 2,0										121
Opel Kadett 1,6 S										1



Opel Kadett årgang 1972.

Opel Rekord 1900 årgangene 1970, 1971 og 1972 havde modelbetegnelsen »C«.

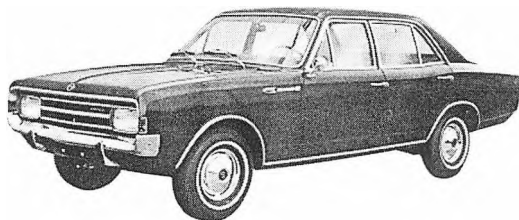
Opelmodellerne i 1970, 1971 og 1972 har jeg aldrig set som uniformerede patruljevogne, hverken på fotos eller i virkeligheden.

Opel Rekord 1900, model C er forsynet med en 4 cylindret rækkemotor med en ydelse på 90 hk., og tophastigheden var opgivet til 159 km/t.

Det nærmeste jeg har været ved denne Opelmodel er, at den var en af flere forskellige modeller, som blev anvendt i forbindelse med køreundervisningen på Politiskolen i 1974-1975.



Opel Rekord 1900 model C.



I øvrigt har jeg gjort adskillige forsøg på at finde fotos af Opelpatruljevogne fra 1970'erne, men det eneste, jeg har kunnet finde, er det fra Aalborg, så skulle der være en læser, der er i besiddelse af et godt billede af f.eks. en Opel Rekord 1900, gerne som uniformeret patruljevogn, må man meget gerne sende det til Politihistorisk Selskab.



En stribe Opel 1900, D-modellen, som kørte fra 1973 til 1977. Billedet viser Aalborg Politis transportmidler i efteråret 1975 foran Nordjyllands Kunstmuseum.



Opel 1900's instrumentbrædt. I midten ses HEMO-triptælleren, ved siden af den det gamle, velkendte stopur, og ved siden af dette ses mikrofonen til PYE-radioen, hvis betjeningspanel ses nedenfor.

Opel Rekord 1900, model D, som kom frem i 1973, er forsynet med en næsten identisk motor, med en motorydelse på 97 hk. og en opgivet hastighed på 161 km/t. Opel Rekord 1900 D kørte både som civil og uniformeret patruljevogn, og de fleste tjenestesteder havde denne model som patruljevogn.

Opel Rekord 1900 Caravan, som det hedder på tysk og i Opelsprog, blev anvendt af mange forskellige afdelinger. Enkelte har også kørt som hundevogne. Personlig husker jeg, der var en sådan model i Københavns Færdselsafdeling, hvor den var udstyret med værktøj mv. til brug for bilassistenten fra Statens Bilinspektion. Forskellige kriminalpolitiafdelinger har også anvendt modellen.

Opel Commodore blev indkøbt i 3 eksemplarer i 1972. Det var den lidt mere luksusprægede bil med 6 cylindret motor, men hvem der har anvendt disse 3 biler, har det ikke været muligt at finde ud af.

I 1978 tog man endnu et bogstav fra alfabetet i brug, idet Rekorden fik typebetegnelsen E. Modellen kom til at hedde 2,0 S og var forsynet med det velkendte MacPherson forhjulsophæng, men ellers så modellen stort set ud som hidtil. Der var en anden front, men jeg er overbevist om, at manden, der havde købt en ny Opel Rekord, sagtens kunne køre på familiebesøg, uden at nogen ville bemærke, at han havde skiftet bil. Motoren var ændret fra 1900 til 2000 ccm med en ydelse på 100 hk, og en opgivet hastighed på ca. 175 km/t.

Opel Ascona er omtalt i afsnittet vedrørende 1980'erne, og da denne model stort set er identisk gennem alle årene, undlades yderligere omtale hér.

Opel Manta og Kadett 1,6 S har formentlig været anvendt af specialafdelinger til særlige opgaver som skygning og lignende.

## Vauxhall

Den engelske Vauxhall blev fortsat benyttet i begyndelsen af 1970'erne, hvor Rigspolitiets Færdselsafdeling i København og Odense fortsat anvendte Vauxhall Chresta og Ventora. Det var 6 cylindrede motorer på 124 hk i begge modeller, idet det var samme motor, der blev anvendt. Ventoraen var lidt mindre i karrosseriet, og tophastigheden var opgivet til 166 km/t. for Chresta og 174 km/t. for Ventora. Den sidste Vauxhall Ventora blev solgt den 29. oktober 1975, efter at have kørt 170.914 km. Den Vauxhall, der havde kørt længst, havde kørt 185.895 km.

## Politiets Vauxhall-biler i 1970'erne

	1970	1971	1972	1973
Vauxhall Ventora	2	4	2	2



Rigspoliets Færdselsafdeling i Odense havde 4 uniformerede og 1 civil Vauxhall. Det er en Vauxhall Ventora med registreringsnr. BY 54852. De næste 2 biler er også Ventora, mens den bageste, uniformerede er en model Chresta, årgang 1969. Den blev solgt den 1. marts 1972. Billedet er taget ved politiets brovægt ved Nr. Åby 1971-1972.



Vauxhall Ventora årgang 1973.

## BMW

BMW kørte første gang, bortset fra de få beslaglagte BMW'er under og efter 2. verdenskrig, i dansk politi i 1974.

Politikommisær Ernst Mortensen, leder af Rigspolitiets Færdselsafdeling i Randers, beretter, at de tidligere anvendte Ford Zephyr Mk IV og Zodiac Mk IV ikke havde levet op til forventningerne, hvorfor der havde været mange ønsker om at prøve andre modeller, og der blev brugt meget tid til snak om biler. BMW havde også været nævnt, men dette var blevet afvist som utopi. Ernst Mortensen mener at huske, at der var nogen, der på eget initiativ fik arrangeret en demonstration af en tysk BMW politibil. Den blev dog straks afvist af ledelsen, og der var også et kritisk indlæg i Dansk Politik.

Videre skriver Ernst Mortensen, at han en dag, hvor han var i København til møde, var blevet orienteret om, at Færdselspolitiet nu skulle til at køre i BMW. Ernst Mortensen husker ikke hvilket år det var, men ud fra indkøbsbøgerne kan det konstateres, at det må have været i 1974/1975, idet de 2 første BMW 525 blev indkøbt/leveret december 1974.

Det gav selvfølgelig også diskussion i brugerkredsene, at man nu skulle til at skifte fra Volvo, som da var kommet til at hedde 264, og som havde kørt tilfredsstillende i Randers, i modsætning til den i Volvoafsnittet omtalte Volvo 264 i Slagelse. Der kunne ikke gives nogen forklaring på, hvorfor det pludselig var blevet muligt at få BMW.

Mange år senere – midt i 1980'erne – deltog en af Ernst Mortensens venner, der har et autoværksted, i et møde i Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD). På det møde skulle en taler give en »Pep Talk« om salg og markedsføring. Taleren var uddannet i en amerikansk bilfabriks salgsorganisation, hvorfra han var blevet headhunted af BMW til et job som salgsdirektør. BMW's bestyrelse havde på det tidspunkt besluttet, at BMW skulle være en »Folkets bil« i Europa. Det havde hidtil mest været folk med særlig bilinteresse, der havde købt BMW.

Som indledning blev alle tænkelige forslag kastet på bordet (brainstorm). Et af forslagene var, at Europas politi skulle køre i BMW, idet der var en reklameværdi i det. Salgsdirektøren arbejdede videre med den idé, og der blev lavet et særligt tilbud til de forskellige landes politi, et tilbud som man ikke kunne sige nej til. I tilbudet var reklameværdien indregnet, således den skønnede reklameværdi var fratrukket prisen. Til gengæld måtte indkøbsprisen ikke oplyses til anden side.

Faktum er, at BMW blev meget mere udbredt, og at også dansk politi begyndte at anvende den tyske bil.

### *Dansk Politis BMW'er i 1970'erne*

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
BMW 525	2	10	29	12	21	25

BMW 525, årgang 1975.



BMW 525 var forsynet med en 6 cylindret 2,5 l rækkemotor med karburator. Den havde en ydelse på 145 hk og en opgivet tophastighed på ca. 193 km/t.

Denne model kørte frem til 1981, hvor både udseende og motor m.v. blev ændret. Personlig nåede jeg at køre i den »gamle« model i sommeren 1982, hvor jeg som turnusmand i Færdselspolitiet gjorde tjeneste i den daværende afdeling i Nærum. På det tidspunkt føltes BMW'en som en rigtig god og robust patruljevogn med megen power, når der var behov for det. Et minus ved den var dog, at den var for blød i undervognen, hvis man skulle køre lidt avanceret i kurverne.

# Politiets biler i 1980'erne

Af ERIK KRISTOFFERSEN

Fra begyndelsen af 1970'erne blev bilpatruljen mere og mere udbredt. De københavnske politistationers personale kørte patrulje, hvor man tidligere havde gået fodpatrulje, og ude i landets øvrige politikredse kørte man også patrulje, i modsætning til tidligere, hvor der kun havde været et par biler pr. politikreds og måske en Nimbus med sidevogn til udrykningsopgaver.

Denne situation var ændret, således at særlig ordenspolitiets personale kørte patrulje i kredsen, og herunder blev sendt til de forskellige politiopgaver. Derfor blev politiets bilpark også større og større.

Det var fortsat Ford, der var storleverandør af køretøjer, og af nedenstående skema fremgår tallene for indkøbene op gennem 1980'erne.

## Politiets Fordbiler i 1980'erne

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Ford Escort 1300	82	150	160	115	65	201	25	23	38	48
Ford Escort 1300 St.car.	5	3	5	6	11	5	5	10		
Ford Escort XR 3I		4		1		1	1		1	1
Ford Orion 1300						10	15			
Ford Taunus 1600			8							
Ford Taunus 2000	63	44	37							
Ford Capri 3,0S	4									
Ford Capri 2,8I			1							
Ford Granada 2000	75									
Ford Granada 2300	1	10	97	45	88					
Ford Granada 2300 St.car.	17	27	10	18	22					
Ford Granada 2,8 L	6	9	8	1	3					
Ford Granada 2,8 GHIA			1	1						
Ford Sierra 1,6			5	45	5	15			13	16
Ford Sierra 2,0			5						4	
Ford Sierra 2,3					2					
Ford Scorpio 1,8						1				
Ford Scorpio 2,0						22	140	30	30	24
Ford Scorpio 2,4 I								6	2	70
Ford Scorpio 2,8 I GHIA						1				
Ford Scorpio 2,8 I GL							10			
Ford Scorpio 2,9 GL							2	10	8	19
Ford Scorpio 2,9 I Aut. Aircon. GHIA								2		

Jeg vil i det følgende beskrive de forskellige modeller, ligesom jeg vil forsøge at gøre rede for, hvor de forskellige modeller har været anvendt.

Ford Escort blev forsat indkøbt i stort tal. Den baghjulstrukne model, som er omtalt i afsnittet om 70'ernes, modeller blev produceret til og med årgang 1980.

I 1981 kom den forhjulstrukne Ford Escort med tværstillet motor og et helt andet karrosseri. Den blev fortsat leveret med flere motorstørrelser, men politiet indkøbte hovedsagelig 1300 ccm modellen, hvis motor havde en ydelse på 69 hk ~ 51 kw. Bilen har en opgivet tophastighed på 157 km/t. Bilen fik titlen »Årets bil« i 1981.

I 1981 var jeg på turnustjeneste ved kriminalpolitiet på Station 5, hvor man netop havde fået leveret en ny model Ford Escort. Det var en meget god bil at komme ud at køre i. Den var kvik, og den indbød til frisk kørsel, hvilket betød, at den faktisk kørte altid, idet den var meget populær hos alle på tjenestestedet.

Ford Escort 1300.



Ford Escort 1300 stationcar blev anvendt til ad hoc-opgaver på tjenestesteder, som havde behov for sådan transport. Jeg husker, at Knallertkontoret under Københavns Politis Færdselsafdeling havde en sådan model, som blev anvendt til at transportere værktøj m.v. rundt til politistationerne i København og omegn, for at adskille de indbragte konstruktivt ændrede knallerter.

Ford Escort er som nævnt fremstillet i flere forskellige udgaver, og ud over den almindelige her omtalte model, har politiet også anvendt den særdeles rappe model XR 3 og XR 3I med henholdsvis Weber karburator og indsprøjtningmotor. Det var biler, som blandt andet blev anvendt som civile færdselspatruljevogne, og det var forholdsvis få almindelige biler, der var i stand til at køre fra den model, som var udstyret med en motor med en ydelse på 96 hk, henholdsvis 105 hk, og med en egenvægt på kun 900 kg. De tal fortæller de fleste lidt bilkyndige, at der her er tale om en meget kvik bil, hvis hastighed er opgivet til ca. 180 km/t.

Ford Escort XR3I.erne var alle civile patruljevogne.

Ford Orion er næsten identisk med Escorten. Der er blot tale om en 2 eller 4 dørs sedan model med bagagerum.

Både Escort- og Orionmodellerne har kørt, og kører som uniformerede og som civile vogne.

Den sidste Ford Capri i politiets tjeneste var en model 2,8I, som blev leveret i sommeren 1982. Den kørte politiassistent H.P. Kristensen, Rigspolitiets Færdselsafdeling i. Den var sort med røde stafferinger og aluminiumsfølge. Den var, som de tidligere modeller en rap sag, hvor der dog ikke var særlig meget plads til andet end det mest nødvendige. Det, der var fordelene ved disse biler var, at ingen, eller kun ganske få, trafikanter fik mistanke om, at det var en politibil, før der blev givet tegn til standsning. Dermed fik man ofte fat i de »rigtige« syndere, som helt bevidst kørte efter, om der var politi eller ikke politi i nærheden. Den hér omtalte Capri blev solgt den 28. november 1986 efter at have tilbagelagt 203.923 km. Bilen var monteret med Police-Pilot.



Ford Capri 2.8I.

Ford Sierra 1,6 og 2,0 var meget ens i udseende, men havde forskellige motorstørrelser på henholdsvis 1.600 ccm med 4 cylindre og en ydelse på 75 hk. og 2.000 ccm med en ydelse på 105 hk. Ford Sierraen blev hovedsagelig anvendt som civilvogn, hvor den blev leveret som både 3- og 5-dørs udgave. Et mindre antal kørte som uniformerede patruljevogne. Siden er den blevet leveret som sedanudgave med bagagerum.

Ford Sierra 1,6 L, årgang 1983. Bilen blev solgt den 4. juli 1989.





Ford Granada 2,3 L blev anvendt i midten af 1980'erne både som civil- og uniformeret patruljevogn. Det var, efter min opfattelse en lidt stor bilmodel at have til almindelig patruljebrug i byen. Bilen var forsynet med en 2,3 l. motor med en ydelse på 114 hk og en opgivet hastighed på 173 km/t. Ford Granada 2300 blev anvendt på langt de fleste tjenestesteder i Danmark.



Ford Granada 2,3 L. Patruljevognen på billedet er leveret den 18. december 1984 og solgt den 2. oktober 1987, hvor den blev solgt med en skade, efter at have kørt 133.788 km.

Ford Granada 2,8 L og andre udstyrsudgaver blev anvendt af visse kriminalpolitiafdelinger til f.eks. bodyguardopgaver, som tjenestevogn for rigspolitichefen, som civil patruljevogn i Rigspolitiets Færdselsafdeling i København, og i enkelte tilfælde som uniformeret patruljevogn. Ford Granada 2,8 havde en motorydelse på 150 hk, og en opgivet hastighed til lidt over 180 km/t.

Ford Granada 2,8 L patruljevogn. Bilen blev leveret den 15. november 1983 og solgt den 19. juni 1987 efter at have kørt 157.984 km ved Rigspolitiets Færdselsafdeling i Herning.



Ford Scorpiomodellen blev leveret første gang i 1986, hvor der blev leveret 22 stk. til politiet med en 2,0 I-motor, svarende til en 2.000 ccm motor med en ydelse på 115 hk. Det er åbenbart for enhver, at en bil af Scorpiostørrelse med en 2 l. motor, ikke er nogen hurtigløber, og dens køreegenskaber var heller ikke noget at tale om. Personlig vil jeg betegne den model som en stor blød og ret behagelig familiebil med god plads, men som patruljevogn egnede den sig ikke. Modellen blev leveret både som civilvogn og som uniformeret patruljevogn.



Ford Scorpio 2,4 CL. Patruljevognen på billedet blev leveret den 27. april 1989 og solgt med en skade den 23. juli 1991, hvor den havde kørt 111.516 km.

Af oversigtsskemaet fremgår det, at der også er indkøbt en Ford Scorpio 2,8 I GHIA. I dette tilfælde er der tale om Fords udstyrsudgave, som i alle modeller hedder GHIA. Disse modeller er udstyret med specielle fælge, en masse ekstra el-udstyr, finere sæder osv.

Ford Scorpio 2,8 I GHIA, som var rigspolitechefens tjenestevogn fra 1987 til 1992.



I 1987 blev de første Ford Scorpio 2,4 I CL leveret. Denne model var forsynet med en 2,4 l motor med en ydelse på 130 hk. Den blev siden den mest anvendte patruljevogn af Scorpiomodellerne. Den havde samme karrosseri som de ovenfor viste, og den kørte både som civilvogn og uniformeret patruljevogn.

Rigspolitiets Færdselsafdeling fik leveret de første Ford Scorpio 2,8 I GL i 1986. Det var store »Flydere«, hvis køreegenskaber ikke var særlig gode til patruljebrug. Bilen havde en 2,8 l. motor med en ydelse på 150 hk. Det var som tidligere nævnt en stor og dejlig rejsevogn, men det var ikke en bil, der egnede sig til lidt avanceret kørsel.

Året efter, i 1989, blev modellen forsynet med en 2,9 l motor, hvis ydelse ikke er opgivet til mere end 2,8 modellens, altså 150 hk.

Bodyguardgruppen under Rigspolitiet anvendte også de største Ford Scorpiomodeller, og de civile biler i Færdselspolitiet blev – og bliver – anvendt til kørsel i forbindelse med statsbesøg m.v.

I et forsøg på at finde alternative bilmodeller til patruljebrug, indkøbtes 2 stk. Toyota Camry og 2 stk. Mazda med 2 liter motorer. Bilerne blev uniformeret og placeret i København og ude i landet.

Mazda 929, årgang 1984, fotograferet den 25. august 1986.



Selv om Ford har leveret mange biler og forskellige modeller til politiet, var der dog også andre mærker, der blev anvendt i politiet. Nogle kun i et enkelt eksemplar eller måske 3-4 stk. Det var biler, som typisk blev anvendt til skyggeopgaver, som forskellige kriminalafdelinger har foretaget. Der er også indkøbt enkelte VW Golf GTI-modeller, men det er alene kriminalpolitiet/Rejseholdet, der har benyttet denne slags biler. Af biltyper inden for den omtalte gruppe, kan nævnes Saab 900 Turbo, Mazda 626, VW Passat LS og Fiat Ritmo. Videre kan nævnes Toyota Corolla 1600 GT, Talbot Salora LS 1600, Datsun Bluebird, Peugeot 504, Audi 80 og 100, Mercedes Benz, Fiat 131, Alfa Sud, Peugeot 504, Skoda 120 LS, Mazda 929, Toyota Camry, Polonez 1,5, Renault 4 varevogn, Fiat 127, Peugeot 405 GR 1,9, Fiat Tipo, Nissan Sunny og Citroén VISA.

# Opel

## Politiets Opelvogne i 1980'erne

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Opel Kadett 1,3	1	1	2	2	1	8	5	5		
Opel Kadett 1,6 GSI						2			1	1
Opel Ascona 1,6			31		35	5		10		
Opel Ascona 1,9	23	5								
Opel Ascona 2,0	10								6	
Opel Manta 2,0		2	2							
Opel Vectra 2,0										12
Opel Rekord 2,0 S	121	211	175	132	106	191				
Opel Rekord 2,0 E							100			
Opel Omega 1,8 I								3		
Opel Omega 2,0 I								10		
Opel Rekord 2,0 Caravan	3				1	1				
Opel Rekord 2,2 I					1					
Opel Senator 2,5 E			1							
Opel Omega 3,0 I									1	

Som det fremgår af skemaet, har politiet anvendt et stort antal Opel biler. Det er i sær Opel Rekord, der har været anvendt. Denne model har kørt både som uniformeret patruljevogn og som civil patruljevogn. Modellerne i 1980'erne ser meget ens ud, ja det er faktisk sådan, at man skal være lidt bilkender for at kunne huske de forskellige modeller fra hinanden.

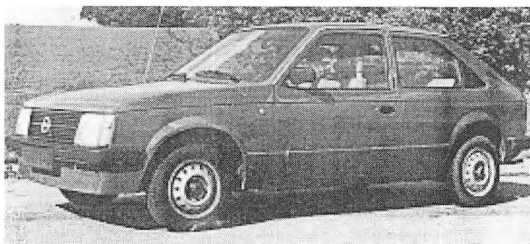
Med modelskiftet 1982-1983 blev modellen ændret en del i udseende, ligesom opbygningen også ændredes, således at den – efter min bedste overbevisning – blev den bedste almindelige patruljevogn, politiet havde haft til dato. Den følte meget velfungerende. Motorens ydelse på 100 hk., en gearing, som passede til motorens ydeevne, og en vægtfordeling som var velafstemt osv., alt i alt en bil, som følte fantastisk velproportioneret på alle måder. Motoren var den meget velafprøvede Opel-motor, som var næsten uopslidelig. Langt de fleste Opelbiler var med karburatormotor, men som det fremgår af skemaet, købte politiet 100 stk. Opel Rekord 2,0 E af årgang 1986. Motorerne i E-modellen var med indsprøjtningssystem i stedet for karburator. Derefter var motorerne forsynet med indsprøjtningssystem.

Ved et hurtigt gennemsyn af registreringsbøgerne ses Opel Rekorderne at være blevet solgt efter at have kørt fra ca. 100.000 km til ca. 130.000 km. Enkelte har kørt mere, og den der har kørt længst, er en årgang 1983, som har kørt 166.913 km.

Opel Rekord 2,0S årgang 1983 fotograferet på Kalvebod Brygge i København.



Til transportopgaver af en enkel eller to personer anvendtes også Opel Kadett, men dette mærke blev, som det fremgår af skemaet, indkøbt i meget mindre antal. Kadetten havde bl.a. en 1,3 liters motor med en ydeevne på 60 hk.



Opel Kadett årgang 1984.

Opel Ascona 1,9 og 2,0 var stort set ens i udseende. Opel Ascona blev anvendt både som uniformeret- og som civil patruljevogn. Jeg husker Asconaen som en meget kvik bil. Den var handy i bytrafikken, men kabinepladsen var utilstrækkelig til almindelig patruljebrug, hvor man lejlighedsvis skulle have anholdte eller andre ind bag i bilen. Den følte som et nummer for lille.

Opel Ascona 2.0.





Opel Ascona 2,0S, årgang 1980.

Endelig fremgår det af skemaet, at der har været enkelte Opel-modeller af forskellige typer, men det har ikke umiddelbart været muligt for mig at finde ud af, hvor de har været anvendt. Dog har der været en enkelt i Rigspolitiets Færdselspoliti i forskellige perioder. I nogle tilfælde har det været ministerbiler, som er blevet skiftet i forbindelse med regeringsskifte/omdannelse, men skulle der blandt læserne være nogen, som har viden om, eller fotos af, nogle af disse biler, kunne det da være interessant, hvis det kunne blive samlet op.

I 1987 blev Rekord-modellen ændret til at hedde Omega, og denne model indkøbte politiet som anført 10 stk. af, hvorefter Opelindkøbene stort set standsede, formentlig pga. prisniveauet. Omegaen ligner Rekorden meget. Der er selvfølgelig nogle kosmetiske ændringer, men i det store og hele, er de identiske. Så vidt jeg er orienteret, har Opel Omega ikke været anvendt som almindelig uniformeret patruljevogn.

Opel Omega 2,0, årgang 1987.



# Volvo

## Politiets Volvoer i 1980'erne

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Volvo 244	1	2	1		1	Aut 1				
Volvo 244 GL						30				
Volvo 245	50	40	56	20	47 *	40	45	50	25	49
Volvo 240 HighWay							5	70	81	119
Volvo 343			2							
Volvo 360 GLE						2				

\* 2 stk. leveret med hundebure og B 23 A-motor.

Volvo 244/245 var i 1980 forsynet med en 4 cylindret på langs liggende motor med en ydelse på fra 97 hk til 107 hk, bestemt at udgaven (forskellige karburatorer). Tophastigheden var opgivet til 160-165 km/t. Der var monteret en 4 trins gearkasse. Disse modeller er således opbygget helt traditionelt med motor foran, 4 trins gear og stiv bagaksel med træk på samme. Som det fremgår af skemaet om Volvo, var det fortrinsvis stationcarmodellen, Volvo 245, der blev anvendt. Den blev i meget stor udstrækning anvendt som hundepatruljevogn, og der var ikke de store forskelle på modellen. Set ude fra var lygterne blevet firkantede i modsætning til 70'erne modellerne, ligesom der også var sket lidt tekniske forbedringer gennem årene. Ud over anvendelsen som hundepatruljebil, blev modellen også anvendt som teknikerbil i færdselspolitiet, ligesom flere andre afdelinger anvendte bilen i civil udgave.

Volvo 245 som teknikerovogn i færdselspolitiet i 1980'erne.



Volvo 240 High Way årgang 1989.  
Bilen på billedet har kørt som patruljevogn på Station 5 i København.



## BMW

### *Politiets BMW'er i 1980'erne*

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
BMW 525	25									
BMW 525 I		25	21	3*	25*	3	11	19	6	0
BMW 320	1	5	7							
BMW 518 I								6		
BMW 520 I		6	6	1	8	2		11	2	0
BMW 320 I					3		4			
BMW 323 I		3								

\* betyder, at disse modeller blev leveret som såkaldte »skrabe« modeller, hvilket betød, at sæder og indtræk var udført i en billigere udgave, ligesom der også manglede div. el-udstyr.

Ved modelskiftet 1980-1981 blev BMW's »5«-serie ændret både i karrosseriet og i motoren. Karrosseriet blev mere firkantet, og front- og bagpartiet blev »piftet op«. Ingen var dog i tvivl om, at det var en BMW. Undervognen blev også forbedret, og motoren fik elektronisk indsprøjtning i stedet for karburator. Gearkassen fik et 5. gear.

BMW blev stort set kun anvendt af Rigspolitiets Færdselsafdelinger, og langt de fleste regionale afdelinger anvendte BMW'en. I 1980'erne var det typisk for disse afdelinger, selvfølgelig bestemt af størrelsen på afdelingen, at der var 2-3 uniformerede BMW 525/525 I og en enkel eller evt. 2 civile BMW 520 I, som normalt blev anvendt som radarvogn. I afdelingen i København anvendte man 3-4 civile BMW 525 I op gennem 1980'erne.



BMW 525 I, årg. 1988. Den viste patruljevogn var en af de sidste, uniformerede patruljevogne af BMW 525 I-modellen, og den kørte ved færdselspolitiafdelingen i Allerød. Bilen blev solgt i november 1993.



BMW 525 I's instrumentering. Øverst i billedet ses fastmonteret fotoapparat. Umiddelbart over gearknoppen ses Police-Piloten, og nederst ses betjeningspult til politiradioen. Spillerradioen, som ses monteret på højre side af kardantunnelen, monterede kollegerne selv, hvilket betød, at de dermed også skulle betale radiolicens af egen lomme.

BMW 520 I, årg. 1987 med Nedar 73-radar med foto opstillet foran bilen.



BMW 525 I var forsynet med en 6 cylindret motor med en ydelse på 150 hk, som kunne bringe bilens hastighed op på lige over 200 km/t. Det kunne de fleste 525 I'er køre, når de blev »bedt« om det, så det var tilfredsstillende i den periode. Bilen var forsynet med en 5-trins gearkasse og træk på baghjulene. Modellen havde en egenvægt på 1.320 kg.

Et negativt punkt ved bilen skal lige nævnes. Den var for let i bagenden, hvilket betød, at bagenden hurtigt kom i udsving, hvis man ikke var kendt med disse unoder. Det var selvfølgelig et endnu større problem i glat føre og i sne.

I 1984-85 blev de 2-farvede patruljevogne sparet væk, hvorefter BMW'er-

ne alene blev leveret som hvide patruljevogne, hvorpå der blev påklæbet »POLITI« på siderne og på bagklappen. Denne besparelse var noget, som mange af de kolleger, som kørte i bilerne var – og er – kede af, idet den hvide patruljevogn ikke bemærkes nær så let som den 2-farvede, hvilket kan være et stort problem ved afspærringsopgaver og udrykningskørsel. Vi er mange, der har oplevet at blive overhalet af en fartsynder, som overhovedet ikke har set den hvide, uniformerede patruljevogn. Det skete meget sjældent tidligere. Den blå lampe blev på et tidspunkt i 1980'erne flyttet fra midten af taget og ud til venstre side, idet det var et ønske fra brugerne. Derved kan en forankørende lettere se lampen, når patruljevognen f.eks. ligger bag ved og forsøger at overhale. Patruljevognen skal således ikke have mere end halvdelen af karrosseriet forskudt i forhold til en forankørende, for at denne kan se den blå lampe.

Som det fremgår af billedet af BMW 525 I ovenfor er den også forsynet med 2 blå udrykningslygter foran på kofangerne. Samme type lygter blev anvendt på motorcyklerne, og de havde en fantastisk effekt på de forankørende, en meget bedre effekt end lampen på taget. Disse 2 spots var, når de var indstillet rigtigt, utrolig effektive, idet deres lysstråler ramte den forankørende i bakspejlet, og det var meget tydeligt, at bilisten opdagede udrykningskøretøjet bagfra meget hurtigt, når disse lygter var i funktion.

BMW 525 I var en meget solid og – især for dem der var kendt med dens køreegenskaber – en meget god og behagelig patruljevogn. Vi var mange, der var meget glade for den, og lige så mange, der var kede af, at priserne ikke tillod, at modellen fortsat kunne blive leveret. De fleste 525'ere rundede 200.000 km, uden der blev foretaget reparationer af betydning, og det var ikke sådan, at man følte, det var en gammel udslidt bil, man kørte i, selv om det var turen til København til aflevering, man kørte, og der var heller ikke noget, der holdt den tilbage, hvis der var en hurtigtkørende trafikant foran, der skulle »betjenes«.

Den længst kørende BMW 525 I kørte i afdelingen i København. Det var en årgang 1988, som kørte under registreringsnummer NC 21520, løbenummer 4383. *Politiassistent Finn Søderblom Jørgensen*, der er tjenestegørende i Rigspolitiets Færdselsafdeling, havde bilen udleveret, og han har oplyst, at bilen kørte uden nogen problemer, og det eneste, der blev lavet ved bilen – ud over almindelig service – var udskiftning af 4 støddæmpere og et udstødningssystem. Bilen blev solgt 6 år gammel efter at have kørt 322.873 km.

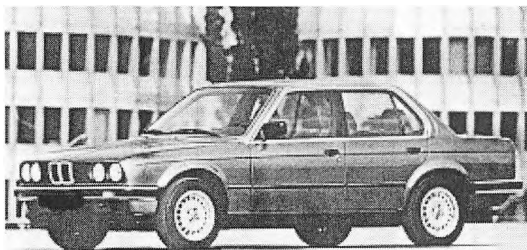
BMW 520 I har, så vidt jeg er informeret, kun kørt som civil patruljevogn.

Den blev leveret i flere forskellige farver. Modellen var meget lig 525 I-modellen, men det var selvfølgelig tydeligt at mærke, at motoren havde 25 hk. mindre end 525'eren. Udstyret i 520'eren var ligeledes lidt mere begrænset.

BMW 518 I, hvis karrosseri er identisk med de øvrige BMW'er i »5«-serien, blev indkøbt i 1987. Den var forsynet med en 4 cylindret motor med en ydelse på 105 hk og en opgivet hastighed på 175 km/t. Jeg har ikke nogen viden om, hvor disse 6 biler har været anvendt, men det er der måske en læser, der kan oplyse om.

Af oversigtsskemaet fremgår, at der også har været anvendt BMW 320, BMW 320 I og BMW 323 I. Disse biler kørte hovedsagelig i Rigspolitiets Færdselsafdeling i København, hvor de kørte som civile patruljevogne i hele landet. De var – efter den periodes normer – meget hurtige biler, idet de havde en forholdsvis stor motor til det relativt lille karrosseri. BMW 323 I havde f.eks. i 1981 143 hk. til en egenvægt på 1.075 kg, og dens tophastighed var opgivet til 190 km/t. BMW 320 I præsterede nogenlunde det samme, efterhånden som de blev udviklet op gennem 1980'erne.

BMW model 320 I. Modellen var stort set ens fra 1982-1990.



## VW

Folkevognsfabrikernes produkter er også anvendt op gennem 1980'erne, idet Folkevogn »boblens« afløser, VW Golf, er anvendt i stort antal. Den blev hovedsagelig anvendt som civil bil på tjenestestederne, men da det blev et større og større krav fra befolkningen og politikerne, at politiet skulle være meget mere synligt, blev mange af disse små biler, som hidtil havde været anvendt til rene transportopgaver og til forskellige ad hoc opgaver for f.eks. distriktpolitiet og andre politifolk, som ikke var på egentlig patrulje, forsynet med »POLITI« på siden og blå lampe på taget. Opgaverne disse biler løser, er fortsat de samme, men nu kan borgerne se, at politiet er til stede.

## Politiets VW'er i 1980'erne

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
VW Golf 1,3			2		28	35	111	42	58	60
VW Golf 1,5/1,6		3					1	1		
VW Golf 1,8 GL										1
VW Golf 1,6/1,8 GTI		1			2	2	2	1		1
VW Passat incl. st.car	1	4	1	2	2	4	1	5		1
VW Jetta 1,6					1		2			
VW Polo							1			

VW Golf C, 1,3, årg. 1984. Tjenestevogn i Gladsaxe fra den 2. oktober 1984.



I lighed med 1970'erne anvendte politiet også i 1980'erne mange forskellige biler til lige så mange forskellige opgaver. Der er i den forbindelse tale om en enkel eller måske indtil 5 stk. af det pågældende bilmærke igennem årene. Det er f.eks. Mazda 626, Saab 900 Turbo, Fiat Ritmo, Fiat 131, Audi 80 og 100, Saab 99 GL og Saab 900 GLE, Toyota Corolla, Talbot Salora, Alfa Sud, Datsun Bluebird, Renault 4 van, Peugeot 504, Skoda 120 LS, Lada 1200 S, Fiat Mirafiori 2000 TC, Mazda 929, Toyota Camry, Fiat 127 van, Mercedes Benz 230, Mazda 323, Peugeot 505 St. car, Citroén Visa, Toyota Carina, Nissan Sunny 1,6 og Peugeot 405 1,9 GR.

## Polaris-forsøget

POLARIS, som var et forsøgsprojekt, der blev etableret i Radiotjenesten (HS) i København i 6 måneder i 1986/87, hvor 35 køretøjer blev udstyret med tastatur og skærm, således at det var muligt at få en statusmelding på køretøjet i HS. Fra køretøjet kunne spørges på forskellige registre og HS havde mulighed for at sende korte, skriftlige meldinger automatisk til køretøjerne, som også

kunne få alarmer mv. Projektet er beskrevet i Dansk Politi nr. 13 og 14 i 1987 af politikommissær Erling Christensen. Målet med udstyret var, at den begrænsede kapacitet på radiostationen kunne friholdes til de opgaver, som ikke kunne løses uden personlig betjening.

Polaris-systemet monteret i patruljevogn.



Til bilhistorien i 1980'erne hører også de patruljevogne, som blev udstyret med video, de såkaldte Providavogne, som politiassistent Jens Jørgen Hedegaard fra Rigspolitiets Færdselsafdeling i København har været en af pionererne bag. Jens Jørgen Hedegaard har været så venlig at bidrage med de følgende oplysninger om Provida.

## Providakøretøjer med »øjet der aldrig sover«

I slutningen af 1970'erne var den tekniske udvikling i Rigspolitechefens færdselspoliti løbet fra de tysk producerede Traffipax-anlæg med fastbilledkameraer og den evindelige filmfremkaldelse, der oftest foregik under kummerlige forhold i hotelværelsernes håndvask. Her var selv den fineste franske Eau de Toilette virkningsløs mod stanken af den fixersalt og eddikesyre, som indgik i fremkaldelsesprocessen.

Ingen var vel nærmere til at gå ad fremskridtets vej i retning mod den fagre nye verden end færdselspolitiet selv, og med Rigspolitechefens billigelse, gik man i 1981 aktivt ind i udviklingen af et system, der gik ud på at erstatte den ene politimand i en patruljevogn med »en elektronisk makker«.

Projektet fik navnet »PROVIDA« ud fra en sammenskrivning af ordene »proof« (bevis), »video« og »data«.

Ideen med Providasystemet var at konstruere en enhed, der ved en kombi-

nation af billede, lyd og data dokumenterer hændelser i form af en videooptagelse.

Optagelserne skulle kunne gengives optimalt, og afsløre eventuelle tekniske eller betjeningsmæssige fejl under optagelsen, så systemet blev selvkontrolrende og godkendelsesfrit.

Opgaven blev løst ved at koble en policepilot til anlægget og derved synliggøre policepilotens målinger og beregninger i form af data i videobilledet.

Søndag den 17. september 1982 kørte verdens første Providabil patrulje på Helsingørsmotorvejen, hvor en svensk bilist var den første, der fik lov til at se sin egen hasarderede kørsel på video.

Providasystemet blev monteret i en civil BMW patruljevogn, og efter en forsøgsperiode på 6 måneder kunne det konkluderes, at anlæggets anvendelighed og driftsikkerhed fuldkommen levede op til de stillede krav.

Efter forsøgsperiodens udløb blev anlægget afmonteret. Dette skabte ikke kun et gabende tomt hul bag frontruden, men man var også blevet forvænt med, at den elektroniske makker så og huskede alt.



Rigspolitiets første Providaudstyr i 1983, installeret i en Ford Granada 2,8 I.

Denne amputation af patruljens effektivitet var næsten ubeskrivelig og varede et halvt år, indtil der blev skaffet penge til at købe et anlæg.

Den 25. august 1983, blev det første indkøbte anlæg taget i brug, og den meget savnede 100 % troværdige »makker« var tilbage på sin plads bag front-ruden.

Udlandet kiggede interesseret over landegrænsen, og den 25. maj 1984 godkendte Tyskland systemet. I 1986 fulgte England og de nordiske lande efter.

De to første år anlægget var i brug, gik i høj grad med at profilere systemet og afvente domstolene og pressens reaktion på den elektroniske overvågning og bevisførelse. Alle reaktioner var overordentlig positive, og så blev der indkøbt yderligere 6 anlæg.

Billedet viser en af de mange uforsvarlige overhalingssituationer, som Provida-udstyret dokumenterer på optimal måde. I øverste venstre hjørne ses dato for optagelsen og i øverste højre hjørne ses tidspunktet for hændelsen. Nederst ses Police Pilotens evt. udvisende.



Politiassistent Jens Jørgen Hedegaard i en af Provida-vognene, hvor videokameraet ses øverst i billedet. Øverst i instrumentbrættet ses betjeningsboksen for videoen, og lige under radiobetjeningsboksen ses den lille monitor til videoen. Nederst skimtes policepiloten, som er koblet til videoudstyret.

I dag kører providaanlæg nr. 3.000 rundt et eller andet sted i et af de 20 lande i Europa, som benytter de danske Providaanlæg. I Tyskland kører man med

700 anlæg, engelsk politi kører med 600, og i Tyrkiet kører man med de første af en samlet pakke på 1.000 anlæg.

Her 16 år efter at Providasystemet blev udviklet og taget i brug, råder dansk politi kun over 12 bilanlæg og 2 motorcykelanlæg. Anlæggene er monteret i civile køretøjer, og benyttes fortrinsvis til enkeltmandspatroljering på de farligste vejstrækninger, som et meget effektivt våben mod de alvorligste færdselsforseelser.

Der er i årenes løb skrevet utallige, omfattende sager, som kun har kunnet gennemføres på grund af Providaens troværdige dokumentation.

Den største succes har dog været »makkerens« sympatiske og ganske holdningsløse måde at dokumentere tingene på. Det har gjort systemet tåleligt blandt »kunderne« og meget velkomment hos domstolene.

Det kan undre en del, at man i Providaens fædreland råder over så få anlæg, for »den elektroniske makker«s kvalifikationer kan ikke drages i tvivl.

»Providamakkeren« ser alt, husker alt, og genfortæller alt optimalt uden omskrivning. Den er en fantastisk interessant og belærende underholder, og hele den elektroniske medieverden står i kø efter providaens oplevelser.

»Makkeren« blander sig ikke, og er aldrig i dårligt humør. Det kan sikkert også glæde enhver økonomichef, at denne »politimand« ikke kræver løn eller uddannelse, og ikke er belastet af tjenestetidsregler med overtidsbetaling og barnets første sygedag.

Måske finder man i fremtiden ud af, at Providamakkeren er »en god politimand«, som er kommet for at blive, men den historie har vi tilgode.



# Politiets biler i 1990'erne

Af ERIK KRISTOFFERSEN

Ved indgangen til 1990'erne var antallet af de bilmærker politiet anvendte, skrumpet noget ind, idet der kun blev indkøbt Ford, VW, Volvo og Opel, samt de enkelte eksemplarer af andre mærker, som er omtalt i de tidligere afsnit.

Det var fortsat Ford, der leverede den største del af bilerne til politiet, og det var Ford Scorpio 2,4 CL, der toppede antalsmæssigt.

## Ford

### *Politiets Ford-biler i 1990'erne*

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Ford Fiesta					2	2	2	3	
Ford Focus 1,6									30
Ford Focus 1,8								1	1
Ford Escort 1,3	42								
Ford Escort 1,4 I CL		55	94	86	22	15			
Ford Escort 1,6 I CL			2	1	1	16	10	10	40
Ford Escort 1,8 CLX						2			
Ford Escort 1,4 van					2				
Ford Escort 1,4 Estate					5	2	4		
Ford Escort 1,6 Estate								10	
Ford Orion 1,6 I CL		10							
Ford Orion 1,4 I CL				20					
Ford Scorpio 2,0 I CL	20	20	3		2	2			
Ford Scorpio 2,4 I CL	105	6	1	10				2	
Ford Scorpio 2,9 I GHIA	2				2				
Ford Scorpio 2,9 I GL	11	35		3	10				
Ford Scorpio 2,9 I GL. Aut.	1				1				
Ford Scorpio 2,9 I Cosworth			10						
Ford Scorpio 2,9 GL Sedan				6		4	10	7	2
Ford Sierra 1,6 I CL	5		8						
Ford Sierra 2,0 I CL	5	16	52	3					
Ford Sierra 2,0 I GLX			43						
Ford Mondeo 2,0 I CLX				52	146	91			
Ford Mondeo, 2,0 I CLX (med ABS)				12	181		155	200	35
Ford Mondeo 1,6 I CLX				1	26	10			
Ford Mondeo 2,0 Estate				10	40	20		75	20
Ford Mondeo 1,8 CLX				2			1		
Ford Mondeo 2,0 GHIA					1				
Ford Mondeo 2,5 24V					7	21	8	10	

Ford Escort blev som tidligere anvendt til mange forskelligartede opgaver. Bilerne kørte – og kører – som både civile og uniformerede køretøjer. Ford Escort 1,4 I CL har en 4 cylindret tværstillet motor med en ydelse på 71 hk og en opgivte tophastighed på 163 km/t. Modellen blev – og bliver – fortsat anvendt på særdeles mange tjenestesteder landet over. Ford Escort har træk på forhjulene.



Ford Escort 1,4 I CL, årgang 1993.  
Tjenestevogn på Station 5.

Som det fremgår af oversigtsskemaet vedrørende Ford, er der leveret flere forskellige udgaver af Ford Escort. Estatemodellen, som er det samme som en stationcar, er anvendt af afdelinger, som har haft særligt behov for netop denne størrelse bil. Varebilen, eller som nævnt »Van«, er bl.a. anvendt i Håndværkerafdelingen på Politigården. I nogle tilfælde er der indkøbt nogle få stykker af en model. Det kan have fundet sted pga. leveringsvanskeligheder med de tidligere anvendte modeller, hvorfor man har været presset til at købe f.eks. en model med 1,6 l motor i stedet for en 1,4 l motor.

Ford Orion er det samme som en Ford Escort, men karrosseriet er forskelligt, idet Orionmodellen har traditionelt bagagerum, mens Escortmodellen har stor bagklap. Orionnavnet forsvandt igen i 1993, hvor modellen kom til at hedde Ford Escort Sedan.

Ford Escort Sedan, årgang 1996.  
Tjenestevogn ved Roskilde Politi.



Samme Ford Escort's instrumentbord.



Ford Sierra blev benyttet både som civil og uniformeret patruljevogn på de fleste tjenestesteder i landet. I størrelse og præstationer svarede den stort set til Ford Taunus 2,0. Ford Sierra 2,0 I havde en 4 cylindret langsliggende rækkemotor på 1998 ccm med en ydelse på 120 hk, og en opgivet hastighed på 190 km/t. Bilen havde træk på baghjulene.



Ford Sierra 2,0 I GLX, årgang 1992.  
Tjenestevogn på Station 5.

Ford Scorpio er blevet anvendt til alle tænkelige formål i politiet og i mange forskellige versioner, både med hensyn til udstyr og med hensyn til motorstørrelse. Ford Scorpio var fortsat Fords flagskib. Den har, siden den blev præsenteret, været en stor og rummelig bil, som på alle måder kan betegnes som en god rejsebil med god komfort for både for- og bagsædepassagerer, ligesom bagagerummet også er passende stort. Efter min opfattelse har den altid været et nummer for stor til almindelig patruljebil, særlig i byen. I Rigspoliets Færdselsafdeling i Roskilde, hvor jeg er tjenestegørende, har vi haft flere Ford Scorpiomodeller, både som uniformerede patruljevogne og som

civil radarvogn. Det var 2,9 I GI-modellen der anvendtes. Jeg husker disse biler som beskrevet ovenfor. Bilen havde et væsentligt handicap, nemlig styreegenskaberne, som var meget dårlige, når hastigheden kom over 150 km/t. Så følte det, som om servostyretøjet fungerede for effektivt, idet man blot skulle bevæge rattet en ganske lille smule, hvorefter styreudslaget blev større end ønsket. Som sådan følte bilen ubehagelig at køre stærkt i.

Ford Scorpio 2,0 I havde en 4 cylindret rækkemotor på 1.998 ccm med en motorydelse på 120 hk. og en opgivet tophastighed på ca. 190 km/t. (Uden at genere nogen, tror jeg, det ville vare meget lang tid, inden man nåede 190 km/t. med en Scorpio 2,0 I).

Ford Scorpio 2,4 I CL havde en 2.394 ccm V6-motor med en motorydelse på 125 hk. og en opgivet tophastighed på 190 km/t. Det var især 2,4-modellen, der blev anvendt som patruljevogn på politistationerne.

Ford Scorpio 2,9 I GL havde en 2.933 ccm V6-motor med en ydelse på 145 hk og en opgivet hastighed på 204 km/t. Denne model blev typisk anvendt i Færdselspolitiet og i visse kriminalpolitiafdelinger. Modellen kørte både som uniformeret og som civil patruljevogn, og den blev desuden anvendt som eskortebil o. lign. i forbindelse med statsbesøg.

Alle Scorpiomodeller har langsliggende motor og baghjulstræk.



Ford Scorpio 2,4I CL årgang 1990.  
Tjenestevogn på Station 5.

Ford Scorpio 2,9 I Cosworth blev indkøbt til bodyguardgruppen, som bl.a. havde til opgave at ledsage kongehuset under dets rejser i ind og udland. Det var civile biler, som var forsynet med en modificeret motor af den oprindelige Scorpio V6 motor. Cosworth er navnet på en specialfabrik i England, som har ombygget flere modeller af Fords biler. Politiets Ford Cosworths havde en 24 ventilet motor med en ydelse på 194 hk. med en tophastighed på 225 km/t.



To ens Ford Scorpio 2,9 I GL årgang 1991. Tjenestevogne ved Rigspolitiets Færdselsafdeling i Roskilde. Ved OD 48 657 ses pa. Finn Jensen og ved OD 48 655 ses pa. Karsten Nielsen.

Der var ingen umiddelbar synlig forskel på denne model og den almindelige Ford Scorpio. Fra brugerne af disse biler forlyder det, at modellen var identisk med den almindelige Scorpio, bortset fra motoren, som gik fantastisk godt. Der havde været et problem med automatgearkasserne, som ikke var tilstrækkelig stærke til den kraftigere motor.

Ford Mondeo blev afløseren for Sierraen og i mange tilfælde også for Scorpio 2,4 I. Ford Mondeo leveres i en mængde forskellige udstyrsudgaver og med forskellige motorstørrelser fra 1,6 til 2,5 liter.

Den mest anvendte Ford Mondeo er 2,0 CLX. Den har en 4 cylindret tværliggende rækkemotor på 1.998 ccm med en ydelse på 136 hk og en top hastighed på 204 km/t. Den er – i modsætning til tidligere anvendte Fordmodeller – forhjulstrukket. Modellen er anvendt på stort set alle tjenestesteder fra midten af 1990'erne. Bilen kører meget fint, og jeg føler mig overbevist om, at rigtig mange politifolk er glade for at køre i bilen. Den er selvfølgelig monteret med dobbelt airbag, katalysator og hvad der ellers er normalt udstyr på en moderne bil i 1990'erne.

Et negativt punkt ved Ford Mondeo er, at dens venderadius er meget stor i forhold til de tidligere anvendte modeller. Problemet skyldes forhjulstrækket, som gør, at forhjulenes udsving ikke kan blive så stort som med en baghjulstrukket bil.

Et andet væsentlig klagepunkt på Ford Mondeo har været bremserne, idet der har været nogle eksempler på totalt bremsesvigt, som typisk er konstateret under hurtige kørsel. Der har været lavet flere undersøgelser ved både Statens Bilinspektion og Ford i Tyskland. Undersøgelserne er mundet ud i, at teknikerne har konstateret, at der i visse situationer kunne opstå problemer med bremserne, når der var utilstrækkelig strømkapacitet til rådighed. Derfor er alle batterier blev udskiftet i efteråret 1998 til batterier med større ampere-timetal.

RIGSPOLITICHEFEN  
AFD. C - ADMINISTRATIONSAFDELINGEN  
Politivæj 14 - 1780 København V  
Telefon 33 14 86 88  
Fax 33 93 73 71

Politidirektøren i København og  
samtlige politimestre

Date 29. Juni 1998  
Journ. nr. 1996-3301-52  
(Bodes anført i svarsvarelsen)

EJ/ml

Tekniske undersøgelser af bremsene på politiets Ford Mondeo patruljebiler.

Rigspolitiet har sammen med Færdselsstyrelsen, Statens Bilinspektion, Ford Motor Company A/S, Danmarks Teknologiske Institut, Roulunds Biletscenter, Fords tekniske organisation i Tyskland samt Robert Bosch AG fortaget en række undersøgelser af bremsene på de Ford Mondeo biler, som anvendes af politiet som patruljebiler.

Undersøgelsen har været koncentreret om følgende hovedemner:

- Bilerne generelle bremsetekniske forhold.
- Undersøgelse af elektroniske forstyrrelser af bremsenheden
- Undersøgelse af 3 nye hundebiler (skivebremsør på alle 4 hjul) med indberettede bremsesvigt.

Rigspolitiet har sammenfattet undersøgelsesresultaterne på følgende måde:

Forbedrede bræmsklodser på bilerne forakaler.

Det anbefales, at politiets patruljebiler bliver forsynet med andre bræmsklodser på forhjulene. Dette vil ske for alle biler, som leveres til politikredsen i fremtiden. Biler, som er leveret til politikredsen, vil mod henvendelse til de normalt anvendte autoriserede Ford værksteder, blive udstyret med den nye type bræmsklodser.

Elektroniske forstyrrelser af bilerne bræmsesystemer.

Undersøgelserne har ikke vist, at der fra korrekt monterede politibiler sker en utilsigtet elektronisk påvirkning fra f.eks. politikradioerne og andet politiudstyr af bilerne ABS-bræmsesystem.

Undersøgelserne viser dog, at bilerne på grund af det installerede særlige politiudstyr kan risikere momentvis at få et elektrisk spændingsfald, som under særlige forhold kan reducere bremseseffekten på bilerne. Rigspolitiet har på den baggrund besluttet, at Ford Mondeo patruljebilerne kan have

- 2 -

udstyret med et kraftigere batteri, som vil forhindre det nævnte spændingsfald. Udskiftning af bilerne batterier vil kunne ske på de normalt anvendte autoriserede Ford værksteder.

Særlige forhold ved de 3 undersøgte biler med nedsat bræmsesvigt.

Bil A: Bilen havde lokalt fået monteret en kontakt, hvorved alt lys incl. stoplygterne kunne afbrydes. Indgrebet havde medført fejl på ABS-enheden.

Bil B: Tracking control (TCS) var afbrudt på en sådan måde, at det havde medført fejl på ABS-enheden.

Bil C: Et fremmedlegeme, isærlig en større gruspartikel har været i klemme ved en af forbremsene.

Konklusion.

- 1 Der er ikke konstateret egentlige systemfejl ved bilerne bræmsesystemer.
- 2 Der er fortaget indgreb i 2 af bilerne elektriske systemer, som kan have medført nedsat bræmsesvigt.
- 3 Politiets biler vil blive tilbudt nye bræmsklodser på de forreste hjul, ligesom bilerne vil kunne udstyres med større batterier.

Ford Motor Company A/S har hertil meddelt, at samtlige uniformerede biler efter den 2. juli 1998 vil kunne få udskiftet bræmsklodser og batterier på de normalt anvendte autoriserede Ford værksteder.

For de civile biler vedkommende vil der snarest heretter blive mulighed for, at også disse biler forsynes med andre bræmsklodser og batterier på de normalt anvendte systemer.

Politiets Ford Mondeo biler må heretter karakteriseres som havende gode bræmsesystemer.

Rigspolitiet forudsætter, at de leverede biler heretter benyttes på sædvanlig måde.

Boye



Hundepatroljebil ved Rigspolitiets Hundeafdeling i Roskilde. Ved bilen ses på. Henning Aagaard Jensen med tjenestehunden »Rich«.

Ford Mondeo 2,0 i CLX, årgang 1994.  
Tjenestevogn på Station 5.



Bemærk logoet på siden af Ford Mondeo patruljevognen fra Station 5. Det er Københavns Politis logo, der ses på siden af patruljevognen. Historien bag dette logo er, at daværende politidirektør Poul Eefsen i begyndelsen af 1990'erne ønskede at styrke Københavns Politis image. Det skulle bl.a. ske ved at brevpapir, årsberetning o.m.m. skulle forsynes med et bestemt logo. Samme logo skulle patruljevogne og motorcykler have. Efter at en arbejdsgruppe havde behandlet emnet og fået fremstillet flere prøvetryk, blev det nuværende logo godkendt i 1993.

Logoet er udført af designeren Adam Moltke, og det er en modernisering af et mere end 300 år gammelt logo for Københavns Politi. Ved udformningen af logoet var det vigtigt at sende de rigtige signaler, idet våbnet – ud over at være dekorativt – skulle udtrykke autoritet og virke tillidsvækkende.

I de 300 år logoet har eksisteret, har der været flere forskellige udformninger, og det er ikke alle, der har været lige vellykkede. I nogle udgaver var de oprindelige sværd erstattet med knipler, hvilket var uheldigt, da det symboliserede aggression, hvorimod sværd står for retfærdighed. De oprindelige palmeblade, der symboliserer fred og orden, er atter med. Løverne har i tidligere versioner af våbnet haft halen mellem benene, hvilket ikke var særlig fremmende for respekten.

Beretningen om Københavns Politis logo er udformet af politikommissær Jesper Grønbech, Københavns Politi.

Så vidt jeg er orienteret, er Københavns Politi den eneste politikreds, der har sit eget logo påmalet tjenestekøretøjerne.



Ford Mondeo 2,5l årgang 1998. Civil radar- og patruljevogn i Rigspolitiets Færdselspolitiafdeling i Roskilde.

Samme Mondeo's instrumentbord hvor på bl.a. THOR-data betjeningsboks ses.



THOR-data er et system, som giver brugeren mulighed for at rette forespørgsler til de forskellige registre direkte fra patruljevognen, hvorfra man, når svaret foreligger, kan aflæse de forskellige data på køretøjer og personer direkte på displayet. Systemet blev taget i brug i efteråret 1996, hvor det blev monteret i alle uniformerede køretøjer med 2 liters motor og derover. Med tiden vil flest mulige køretøjer blive monteret med dette udstyr, som virker meget tilfredsstillende for brugerne og der frigøres en hel del korrespondanacetid på radioen. Der er dog et negativt punkt ved dette anlæg, idet det automatisk »bryder ned« efter at tændingen på køretøjet har været afbrudt i mere end 5 min. Det er et sikkerhedskrav, men samtidig er det et dagligt irritationsmoment.



Ford Mondeo 2,5 I kører som civile og uniformerede patruljevogne i Færdselspolitiet. Modellen er forsynet med en 2.544 ccm V6 motor med en ydelse på 170 hk, og en opgivet tophastighed på 225 km/t. Denne model kører meget tilfredsstillende, og alle er glade for at køre i bilen. Dog er det også i denne model generende med den store venderadius pga. forhjulstrækket. Det er typisk i forbindelse med en U-vending på en smal vej problemet er særlig stort. I den situation skal vendingen ske ad to omgange, hvilket ikke var tilfældet i tidligere tid. Men på et punkt er den væsentligt bedre end den førromtalte Scorpio, nemlig i retningsstabiliteten, hvor Mondeoen kører fuldstændig perfekt, også ved høje hastigheder.

Som afløser for Ford Escort indkøbte politiet Fords nye model FOCUS i 1,6 liters udgaven. Modellen blev markedsført første gang i 1998. Ford Focus blev samme år kåret som årets bil af motorpressen. Ford Focus 1,6 er forsynet med en 4 cylindret tværstillet motor med en ydelse på 100 hk. og en opgivet tophastighed på 180 km/t. Modellen har forhjulstræk.

Ford Focus model 1999. (Foto fra brochure, idet bilerne ikke var leveret ved afslutningen af denne artikel).



## VW

### Politiets VW'er i 1990'erne

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
VW Golf 1,3	70								
VW Polo						1			
VW Golf 1,8	1								
VW Golf 1,3 I CL		40							
VW Golf 1,8 I CL		1						1	
VW Golf 1,4 I CL			60	65					
VW Vento 1,8 GL			1						
VW Passat Variant CL 2,0				1					
VW Golf Variant 1,8				1				1	2
VW Passat Limousine 2,0					1				
VW Passat VR 6					1				
VW Passat Variant VR 6					1				

VW Golf med 1,3 og 1,4 liters motorer blev – og bliver – anvendt på mange forskellige tjenestesteder til samme opgaver som Ford Escort gjorde. Det vil sige, de er leveret som både civile og uniformerede biler. VW Golf med 1,3 liters motor har en ydelse på 55 hk og en tophastighed på ca. 150 km/t. Den har tværstillet motor og forhjulstræk. VW Golf med 1,4 liters indsprøjtning-motor har en ydelse på 60 hk og en tophastighed på ca. 160 km/t.



VW Golf 1,3, årgang 1991.  
Tjenestevogn på Station 5.

VW Golf, 1,4 I CL, årgang 1993.  
Tjenestevogn på Station 5.



De øvrige modeller af VW har været anvendt, og anvendes fortsat, til specielle opgaver i blandt andet kriminalpolitiafdelinger og lignende landet over.

# Opel

## Politiets Opel-biler i 1990'erne

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Opel Astra 1,4 I GL			5	21					
Opel Astra 1,8 GSI				1					
Opel Astra 2,0 GSI 16 V					1				
Opel Kadett 1,4 S	10								
Opel Kadett 1,4 I LS		14							
Opel Kadett 1,8 I	1								
Opel Kadett 1,8 I LS		4							
Opel Vectra 1,6 S GL	2		47						
Opel Vectra 1,6 I GL		26		5					
Opel Vectra 2,0	20								
Opel Vectra 2,0 I GL		41	81	97				8	
Opel Vectra 2,0 GT 16 V					1				
Opel Senator 3,0	1								
Opel Omega 2,0 GL					1				
Opel Omega 2,4 I			2						
Opel Omega 2,6 I			2						

I 1989 blev Asconamodellen afløst af Vectra, og politiet indkøbte samme år 12 stk. Opel Vectra 2,0 I. Det var en kvik bil med en 2 liters 4 cylindret række-motor med en ydelse på 115 hk. Motoren er tværstillet, og bilen har forhjulstræk i modsætning til Asconaen, som er traditionelt opbygget. Tophastigheden er opgivet til lidt over 190 km/t.

Opel Vectra 2,0 I GL årgang 1992.



Opel Astra, som er et nummer mindre end Vectraen, blev indkøbt i 1992 og 1993. Bilerne kørte – og kører – som sagsbehandlervogne i forskellige politi-

afdelinger. Bilen er forsynet med en 4 cylindret tværstillet motor med en ydelse på 60 hk og en opgivet tophastighed på 160 km/t. Bilen har forhjulstræk.



Opel Astra 1,4 I GL, årgang 1993. Bilen er tjenestebil ved kriminalpolitiet i Roskilde.

Som det fremgår af skemaet vedrørende Opel, har politiet anvendt flere forskellige modeller i 1990'erne, men der er tale om et ringe antal, som har været anvendt til meget forskelligartede opgaver, som f.eks. almindelig transport i forbindelse med afhøringsopgaver, kørsel til retsmøder m.m. Den ene Opel Senator har været anvendt som patruljevogn i Rigspolitiets Færdselsafdeling i København.

## Volvo

### *Politiets Volvoer i 1990'erne*

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Volvo 244 High Way	40	35	10						
Volvo 245	2	40	35	63					
Volvo 460 GL		1		3	2	2	2		

Volvo 244 High Way og 245 lignede til forveksling modellerne fra slutningen af 1980'erne, hvorfor det blot skal anføres, at de hér omtalte er forsynet med en 2,3 liters 4 cylindret rækkemotor med en ydelse på henholdsvis 116 hk og 136 hk. High Way må betegnes som et lidt »poppet« navn til modellen med den største motor. Tophastigheden er opgivet til ca. 180 km/t. Særlig Volvo 245, altså herregårdsmodellen, var en meget populær hundevogn, som adskillige hundeførere fortsat tænker på med stor tilfredshed. Den var passende

robust, den havde en tilpas frihøjde til at forcere ujævnt terræn, og dens passive sikkerhed var i top. Volvo 244 kørte som både civil og uniformeret patruljevogn. Der anvendes fortsat enkelte biler af disse modeller.

## BMW

### *Politiets BMW'er i 1990'erne*

	1992	1993	1994	1995
BMW 320 I	6	19	10	10

I 1992 må det formodes, at politiet igen har fået et godt tilbud fra BMW, idet det igen blev muligt at få BMW som patruljevogne. Det var dog den mindre BMW 320 I, der blev leveret. Den var, i lighed med de tidligere BMW-modeller, en rigtig god patruljevogn, selv om den størrelsmæssigt var lidt for lille i karrosseriet. Den var dog helt ok som singlepatruljevogn, som blev en mere og mere almindelig patruljeform i midten af 1990'erne i Færdselspolitiet, som igen var de heldige at få udleveret denne model. Bilen var forsynet med en 6 cylindret rækkemotor med 24 ventiler. Den havde en ydelse på 150 hk, og en opgivet tophastighed på 214 km/t., hvilket de fleste kunne køre, når der var behov for det. Personlig følte jeg mig rigtig godt tilpas i den bil. Det føltes, som om man tog den på, og så kørte den bare.

BMW 320 I, årgang 1993. Kørte som patruljevogn i Rigspolitiets Færdselspolitiafdeling i Roskilde.



## Peugeot

Peugeot begyndte langsomt at komme ind i politiets bilpark. Op gennem 1980'erne havde der kørt en enkel eller et par stykker i forskellige afdelinger. I Rigspolitiets sprængstofhundefdeling i Roskilde anvendte man en model 505 st.car i en periode, og den blev afløst af to af den mindre model 405.

Danmarks EU-medlemskab forpligter på den måde, at de enkelte lande skal sende f.eks. politiets bilindkøb i EU-udbud, hvis det årlige indkøb overstiger den fastsatte beløbsgrænse. Herefter kan de forskellige leverandører fremkomme med deres tilbud. Bestemmelsen betød, at Danmark i 1993, i princippet kun kunne indkøbe 4 mærker, nemlig Ford, Peugeot, Toyota og VW. Dog kan der foretages specielle indkøb i mindre omfang, hvis de 4 nævnte mærkers modelvarianter ikke findes passende til en bestemt opgave. En sådan aftale gælder indtil en af parterne opsiger den.

### *Politiets Peugoter i 1990'erne*

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Peugeot 306 XL 1,4				30	60	20		30	40
Peugeot 306 1,6 St.car								5	1
Peugeot 309 GRX 1,4				4					
Peugeot 405 GR	2	1	5	19					
Peugeot 605 SR 3,0		1				1			5
Peugeot 405 GLX 1,9		2			1	4			
Peugeot 405 GRI 1,9		1				1			
Peugeot 406 2,0						10	35	51	27
Peugeot 406 2,0 St.car								1	16
Peugeot 406 3,0 V6							1		1
Peugeot Partner 1,8								1	5

Med den førnævnte indkøbsaftale kom Peugeot på listen over bilmærker, som politiet anvender i stort tal. Peugeot 306 XL anvendes side om side med Ford Escort og VW Golf i både uniformeret og civil udgave. Peugeot 306 XL har en 4 cylindret 1,4 liter tværstillet motor med en ydelse på 75 hk og en tophastighed på 165 km/t.



Peugeot 306 XL, årgang 1994.  
Tjenestevogn på Station 2.

Peugeot 406 ST, årgang 1997.  
Tjenestevogn på Station 2.



Peugeot 406 ST anvendes side om side med Ford Mondeo, og den anvendes både som civil og uniformeret patruljevogn. Peugeot 406 ST har en 4 cylindret tværstillet motor på 1998 ccm med en ydelse på 132 hk og en opgivet hastighed på 203 km/t. Bilen har forhjulstræk.

Peugeot 605 SR, som er indkøbt i et enkelt eksemplar i 1991 og 1995. Disse biler kørte som tjenestevogn for Politidirektøren i København. I 1998 er indkøbt et mindre antal, idet disse biler skal afløse Ford Scorpio 2,9 indtil videre, da Ford Scorpio er gået ud af produktion i 1997/98. Peugeot 605 SV er udstyret med en 3,0 liters V6 motor med en ydelse på 190 hk og med en opgivet hastighed på godt 230 km/t. Bilen er forhjulstrukket.



Peugeot 605 SV. (Foto fra brochure, idet bilerne ikke var leveret ved afslutningen af denne artikel).

I lighed med de foregående 10 år har politiet anvendt flere forskellige mærker i 1990'erne. Det er mærker som Nissan Bluebird, Toyota Carina, Nissan Sunny, Honda Accord, Renault 19, Fiat Tipo, Honda Civic, Mazda 626, Toyota Corolla, Nissan Primera, Saab 900 I, Mazda 323, Citroén BX, Toyota Previa, VW Caravelle, Citroén Xantia, Skoda Favorit, Citroén ZX Aura, Renault Twingo og Fiat Tempra. Disse biler benyttes og har været benyttet til mange forskellige opgaver i politiet. Kun ganske enkelte af disse mærker har været uniformerede biler, typisk fremstillet som en prøvemodell.

# Gruppevogne, salatfade og skovvogne

*Politiets store køretøjer 1958-1998*

Af FINN LARSEN

Indenfor den kategori af køretøjer, der betegnes som gruppevogne fortsættes med mærkerne VW og Ford Taunus Transit, som fra september 1965 kun benævnes Ford Transit. Det var særlig denne type, som blev anskaffet i stort antal.



Ford Transit F 100, årgang 1966. Bilen kørte som P-patruljevogn ved Københavns Færdselspolitiafdeling til 1974.

Ford Transit F 100 var forsynet med en 1,6 liter 4 cylindret motor med en ydelse på 54 hk.

Ford Transit blev endvidere anvendt til alle mulige transportopgaver af personale i gruppestørrelse og til andre specialopgaver som f.eks. kommandovogne med radioudstyr.

Citroén HY blev anvendt som transportvogn også kaldet »Stor vogn« – i folkemunde »salatfad« – op til 1973, hvor de sidste to blev indkøbt. Den sidst kørende Citroén HY kørte som transportvogn på Station 5 til 1979.



Citroén HY årgang 1966 i politiets gamle garageanlæg.



Afløseren for Citroén HY blev Peugeot model J 7 og J 9, som blev leveret fra 1978. Det var kassevogne af samme størrelse, som Citroén'en. Ifølge mine informationer var denne model ikke tilfredsstillende til politiets brug, hvorfor det var ganske få, der blev leveret. Nogle få af bilerne blev ombygget fra egentlig transportvogn til såkaldt gittervogn, som blev anvendt, når Beredskabsafdelingens personale skulle foretage indtrængning i f.eks. besatte huse. Disse biler var forsynet med div. former for indtrængningsværktøj, og det var derfor muligt at bakke en lille gruppe helt op til en barrikaderet dør, som derefter blev »lagt ned« med den fornødne kraft ved hjælp af rambuk og lignende inde fra varerummet i bilen.



Peugeot J7, årgang 1978 monteret som gittervogn. Bilen blev solgt den 24. oktober 1984 med skade.

Forsøgsvis indkøbtes i 1982 en Renault Master TD 35 med henblik på at afprøve modellen som fremtidig transportvogn, men da modellen ikke var monteret med sikkerhedsratstamme, kunne den ikke godkendes som transportvogn af Statens Bilinspektion. Vognen, der fik dispensation, kørte for-

søgsvis på skift mellem Station 1 og Station 4 i København i ca. 1 år. Derefter blev bilen placeret i Københavns Politis vognpulje som reservetransportvogn. Senere kom bilen til Beredskabsafdelingen som materielvogn, hvorunder den blev ombygget til den første »Gittervogn« med henblik på løsning af indtrængningsopgaver i besatte ejendomme. Vognen forblev i tjeneste til efteråret 1997. Udstyret i bilen var bl.a. rambuk, div. pionerværktøj og brandslukningsmateriel.



Renault Master TD 35, udstyret som »Gittervogn«. På billedet ses desuden Chevrolet model DR årgang 1946 gruppevogn (fremstillet til film af J.A. Lorentzen) samt Ford Transit F 100 Mk.II med forsøgsmonteret amerikanerblink og sirene. Billedet optaget i Politigårdens Gård 2 i april 1986.

Til afløser for Peugeot J 7 og J9 blev fra 1983 indkøbt Mercedes Benz model 210. De første blev leveret med benzinmotorer, men senere blev de leveret med dieselmotorer model 207, og denne vogntype har man fastholdt siden.

Mercedes Benz 207 D, årgang 1985.



I enkelte tilfælde anvendes Ford Transit med forhøjet tag som transportvogn på de københavnske politistationer, idet de respektive garager ikke tillader Mercedes Benz at køre ind på grund af for lav lofthøjde.

Ford Transit 100 med forhøjet tag, årgang 1988. Transportvogn på Station 5.



Fra efteråret 1997 indførte man ved Københavns Politi begrebet »Sikrede Transitter«, hvilket vil sige, at forruden udvendigt er sikret med net og indvendig med en lexanrude, ligesom bagruder og sideruder er sikrede med indvendige tremmer og lexanruder. Med dette udstyr er bilerne meget mere anvendelige ved uroligheder. Alle Københavns Politis Ford Transitter, der er indrettet til transport af personale til denne type opgaver, er indrettet med dette udstyr.



Ford Transit (Sikret model) model TOURNEO, 9 personer, årgang 1997. Tjenestevogn i Beredskabsafdelingen i København.

I 1961 fik Udrykningstjenesten (Beredskabsafdelingen) i København den første nye halvdelingsvogn i mange år. Indledningsvis bestilte man en 14-personers BORGWARD model Bo 611, men da fabrikken krakkede samme år, måtte man finde et andet mærke.

Valget faldt på en 17 personers Mercedes Benz O 319 D, der havde været på markedet siden 1956. Vognen var udstyret med en 4 cylindret dieselmotor på 43 hk. Vognen, der var lysegrå, blev leveret den 23. august 1961 og fik registreringsnummer KA 21.021. Vognen kunne efter behov monteres med gitre hele vejen rundt. Indkøbspris 35.340 kr. Vognen udgik den 31. august 1970.

I 1962 indkøbte man en tilsvarende vogn. Denne vogn var lysegrøn og dens specifikationer i overensstemmelse med ovennævnte vogn. Vognen blev leveret den 10. september 1962 og fik registreringsnummer KA 8141. Vognen udgik den 18. april 1975.

Det har ikke været muligt at finde fotos af vognene, men da de optræder i flere Olsen Banden film, er der bevaret fotografisk dokumentation for deres eksistens.

I 1968 besluttede man, at Udrykningstjenesten i København skulle have to nye heldelings- og en halvdelingsvogn. I den anledning indkøbtes hos Volvo to stk. B 57 buschassis udstyret med frontmonteret 6 cylindret 170 hk. turbodieselmotor, samt et stk. B 54 buschassis, udstyret med frontmonteret 6 cylindret 107 hk. turbodieselmotor.

Alle tre chassis blev leveret den 13. december 1968 og derpå sendt til Peter Petersens karrosserifabrik i Aabenrå. Den første heldelingsvogn blev leveret den 25. februar 1969 og fik registreringsnummer AS 22.671. Chassisprisen beløb sig til 67.139 kr. og karrosseriprisen til 118.670 kr. Vognen forblev i tjeneste til den 6. juni 1990.



Volvo model B 57. 46 personers heldelingsvogn.

Den anden heldelings og halvdelingsvognen blev begge leveret den 5. marts 1969. Prisen for heldelingsvognen var den samme som den først leverede. Halvdelingsvognens chassispris beløb sig til 53.010 kr. og karrosseriet kostede 101.565 kr. Vognene fik registreringsnumrene AS 22.741 og AS 22.746.

Halvdelingsvognen blev solgt den 5. november 1981, mens heldelingsvognen i begyndelsen af 1980'erne blev ombygget til rullende politistation, hvor den blev placeret i Studsgårdsgade på Nørrebro og senere på Halmtorvet på Vesterbro. Vognen forblev i tjeneste til den 27. august 1992 og blev solgt den 29. september 1992.



Københavns Politis »rullende politistation«.

I 1974 indkøbtes en 15 personers Ford Transit model 130 udstyret med 85 hk. V4-motor. Vognen, der var lyseblå, blev leveret den 3. september 1974. Anskaffelsesprisen var 39.370 kr. Vognen, der fik registreringsnummer DN 55.475, blev benyttet som halvdelingsvogn i Beredskabsafdelingen i København til den udgik den 25. august 1981. Den 14 03 75 blev der anskaffet et tilsvarende køretøj, der fik registreringsnummer DV 35.031. Vognen udgik den 17. marts 1983.



Fra venstre ses Ford Taunus 2,0 årgang 1978. I midten Ford model R 1014 Van Hool, 41 personers bus, årgang 1976. Til højre Ford Transit, model 130, 15 personers halvdelingsvogn, årgang 1974.

I 1976 bestiltes en ny 41 personers heldelingsvogn til Beredskabsafdelingen i København. Vognen var en FORD, model R 1014 med frontmonteret 6 cylindret 140 hk. turbodieselmotor. Vognen blev leveret den 11. juni 1976 og fik registreringsnummer EL 32614. Indkøbsprisen beløb sig til 306.736 kr. Vognen udgik den 30. december 1985.

Et tilsvarende køretøj blev leveret den 4. august 1977 og fik registreringsnummer HB 25.309. Indkøbsprisen var 353.265 kr. Vognen udgik den 16. august 1984.



Ford model R 1014, 41 personers bus, årgang 1977. Foto: Bjarne Kogsbøll.

I 1978 havde man brug for en ny halvdelingsvogn. Denne gang valgte man en 20 personers Mercedes Benz O 309 D udstyret med en 6 cylindret 130 hk. dieselmotor. Vognen blev leveret den 26. september 1978, og fik registreringsnummer HN 59.101. Indkøbsprisen var 169.920 kr. Vognen er fortsat i drift.

I 1980 indkøbtes et tilsvarende køretøj med samme motortype, som ovennævnte vogn. Denne vogn var forbedret med servostyring og hjælpetrykluft til bremserne. Vognen, der blev sat i drift den 22. maj 1980 fik registreringsnummer JE 44.589, og gjorde først tjeneste som halvdelingsvogn, senere blev den ombygget til udrykningsvogn med materielskabe i bagenden. Vognen er fortsat i drift.

For den ikke indviede skal det oplyses, at forskellen på en udrykningsvogn og en halvdelingsbus er, at *udrykningsvognen* i bagenden er udstyret med 2 materielskabe, indeholdende skudsikre veste, megafon, arbejdshandsker, indtrængningsværktøj, afspærringsmateriel mv.

En tilsvarende udrykningsvogn blev sat i drift den 15. september 1981 under registreringsnummer JP 47.773. Indkøbsprisen beløb sig til 253.074 kr. Vognen er fortsat i drift.

Mercedes Bens, 14 personers udrykningsvogn årgang 1981.



Til afløsning af Volvo halvdelingsvognen fra 1969 indkøbtes en Mercedes-Benz O 309 DE (Bred model) med 23 siddepladser. Vognen, der er udstyret med samme motortype, som de ovennævnte, blev sat i drift den 16. september 1981 under registreringsnummer JP 47811. Da vognen har samme umulige køreegenskaber som forgængeren, har den også arvet øgenavnet »JUMBO«. Indkøbsprisen beløb sig til 274.473 kr. Vognen er fortsat i drift.



Mercedes-Benz 23 personers halvdelingsbus årgang 1981 af brugerne kaldet »JUMBO«. Foto: Bjarne Kogsbøll.

Den nyeste af halvdelingsvognene, der som luksus har stofbetrukne sæder, blev sat i drift den 17. juli 1986 under registreringsnummer MJ 45.827. Indkøbspris 435.071 kr. Også denne vogn er fortsat i drift.

I 1983 indkøbte man den første Mercedes-Benz O 303, 45 personers halvdelingsbus. Vognen er udstyret med en V8, 280 hk. dieselmotor uden turbo. Vognen fik registreringsnummer JZ 42.757. Indkøbsprisen var 1.120.276 kr., og den blev sat i drift den 24. marts 1983. Vognen er fortsat i drift.



Mercedes-Benz O 303, JZ 42.757, fotograferet på leveringsdagen den 24. marts 1983 i Niels Brocks Gade.

Samme år indkøbtes en vogn magen til, der blev sat i drift den 29. december 1983 under registreringsnummer KV 32.384. Også denne vogn er fortsat i drift. Begge vogne har fronthængslet fordør i højre side og trykluftbetjent midterdør. Fordørens håndbetjening har den ulempe, at sidste mand i en presset situation ofte glemmer at lukke døren, hvorfor chaufføren skal bruge unødigt tid på at rejse sig for at lukke den, når brosten og andre former for kasteskyts hagler ned over bussen.

Vognparken af O 303'er er blevet udvidet med yderligere tre vogne, der alle har trykluftbetjente fordøre.

De 3 vogne har følgende registreringsnumre mv.:

LJ 58.545 blev sat i drift den 10. januar 1985. Indkøbspris 1.274.338 kr.

MB 46715 blev sat i drift den 27. januar 1986. Indkøbspris 1.344.241 kr.

MB 46716 blev sat i drift den 27. februar 1986. Indkøbspris 1.344.241 kr.

Alle 3 vogne er fortsat i drift.

I november 1997 blev Mercedes bus, reg.nr. MB 46.716 udstyret med ekstra pedaler og ekstra forsæde, så den lejlighedsvis kan anvendes som skolevogn. Dens primære opgave er fortsat heldelingsbus.



Beredskabsafdelingens samlede storvognspark fotograferet på den gamle synsplads i Hambrosgade den 10. oktober 1993.



## »Hollænderbilerne« kommer

Gennem mange år benyttede man i Københavns Politi princippet med at danne kæder på tværs af gaden i forbindelse med uroligheder. Det betød, at mange politifolk kom til skade ved stenkast og lignende. Ligeledes fik man sjældent fat i gerningsmændene, der ofte var mere mobile end de tungt udrustede politifolk.

Langt om længe, ja nogen siger 15 år for sent, erkendte man, at politistyrken skulle være mobil. I sommeren 1997 var en delegation fra Københavns Politi på besøg hos politiet i Holland for at undersøge, hvordan man taklede større uroligheder. I en specielt indrettet øvelsesby trænede man, under anvendelse af nogle i Holland udviklede og producerede særligt sikrede indsatskøretøjer. Disse køretøjer ydede politifolkene en eminent beskyttelse, ligesom man kunne køre helt frem til uromagerne, før man sad af vognene. Yderligere fremrykning skete ved at vognene fulgte politifolkene efter nogle særlige taktiske principper. Denne fremrykningsform gav splittelse i uromagernes rækker, ligesom »fangstprocenten« af disse var høj.

Besøget resulterede i, at der blev indkøbt to specielle gruppevogne, der blev leveret til Københavns Politi den 25. november 1997. Da Statens Bilinspektion ikke havde set sådanne biler før, gik der lidt forsinkelse i sagen, men den 2. december 1997 blev begge vogne registreret.

Begge vogne blev med succes indsat nytårsaften 1997/98, hvor nogle af de værste uromagere fik sig en slem forskrækkelse. De blev nemlig anholdt og måtte med på stationen for at blive sigtet i § 119-sager (vold mod tjenestemand).

Vognenes succes bevirkede, at man i Holland bestilte yderligere tre gruppevogne og to såkaldte anholdelsesvogne med henblik på forventede urolig-

Mercedes-Benz Vario 614 DKA  
gruppevogn, årgang 1998.



heder i forbindelse med 5-årsdagen for urolighederne på Nørrebro i København den 18. maj 1993, samt den forestående EU-afstemning den 28. maj 1998.

De nævnte to anholdelsesvogne, der blev leveret den 6. maj 1998, er opbygget på Mercedes-Benz Sprinter D 612 chassis.

De tre gruppevogne, der blev leveret den 19. maj 1998, er ligesom de 2 forgængere opbygget på Mercedes-Benz Vario 614 DKA chassis.

## Særlige køretøjer

Ud over de nævnte køretøjer i artiklens foregående afsnit, råder politiet også over køretøjer, der er beregnet til helt specielle indsatser, som f.eks. kommandovogn/indsatsledervogn, rydningsvogn, sanitetskøretøj, materielvogn mv.

I forbindelse med større politiindsatser, katastrofer og lignende er der i København stationeret en kommandovogn/indsatsledervogn, der dækker politiregionerne Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm. I Århus er der stationeret en anden type kommandovogn, som dækker politiregionerne i Jylland og på Fyn m.m. Disse køretøjer er indrettet med nødvendigt udstyr i form af politiradio, skadestedsradio, fax, telefoner og THOR-data, hvorpå man kan rette forespørgsler til aktuelle registre.

Vognene tjener endvidere som base for en samlet indsatsledelse på et hvilket som helst ønsket sted i landet, ligesom vognene selvfølgelig kan anvendes som mobile politistationer. Vognene er endvidere udrustet med nødstrømsanlæg i form af generator, flere hundrede meter kabel med diverse adaptere til alle tænkelige former for stik. Vognene kan naturligvis også kobles til almindeligt lysnet.



Ford A 610, årgang 1979. Opbygget som kommandovogn og stationeret i Århus. Udfaset den 18. juni 1997.

Mercedes Benz, Sprinter model 314 B, årgang 1996. (Afløser for Ford A 610). Bilen monteret som kommandovogn og stationeret i Århus/Region 2.



Kommandovogn, Ford Cargo, model 0813, årgang 1990, stationeret i København. Billedet optaget oktober 1993.

Da man forventede særlige uroligheder i maj 1998 besluttede man i Københavns Politi, at der skulle oprettes en Teknisk Tjeneste og en Sanitetstjeneste. Den Tekniske Tjeneste har til opgave at løse opståede pionermæssige opgaver i forbindelse med en større samlet politiindsats, men enheden kan selvfølgelig også arbejde selvstændigt. Opgaverne kan f.eks. være barrikaderydning, oplukning af særlig effektivt lukkede døre (BZ-huse), lettere brandslukning, bjærgningsopgaver af havarerede politikretøjer i en ophedet situation, samt andre her og nu opståede opgaver der kræver brug af motorsav, vinkelsliber, hydraulisk værktøj mv.

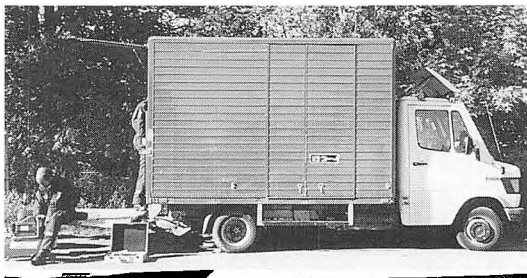
Sanitetstjenesten har til opgave at yde førstehjælp til såvel politifolk, som andre sårede i en politiaktion, hvor normalt redningskorps og brandvæsen ikke kan løse opgaven. Sanitetspersonalet er politifolk, der har fået en supplerende uddannelse på Forsvarets Sanitetsskole. Deres primære opgave er, at løse sanitetsopgaver, hvorfor de er udstyret med en særlig rød vest oven over den normale indsatsdragt. Personalet medbringer selvfølgelig personligt udstyr, men deltager ikke i den egentlige politiindsats.

Til løsning af ovennævnte opgaver rådes bl.a. over en Unimog med frontskovl og spil, samt værkstedsvogne og sanitetsvogne.



Mercedes-Benz Unimog model U2150, årgang 1998.

Mercedes-Benz model 409, værksteds-vogn. Vognen er indrettet med filebænk, kompressor, nødstrømsanlæg samt div. værktøj.



Peugeot Boxer, sanitetsvogn, afmærket med »POLITI Førstehjælp«, årgang 1998. Vognen er udstyret med bære og forskelligt førstehjælpsudstyr.

Sanitetsvognens opgave er at transportere kvæstede fra skadestedet til en samleplads uden for farezonen, hvor den – eller de – kvæstede overdrages til det almindelige ambulancesystem.

Ford Transit har været anvendt og indrettet til mange forskellige ting og opgaver. Dette afsnit afsluttes med et par fotos af en P-Patroljevogn og en hundetransportvogn.

Ford Transit Tourneo, 2,0 DOHC årgang 1995 indrettet som P-Patroljevogn i København.



Ford Transit, 2,0 DOHC 115 hk. model 190 hundetransportvogn til 6 førere med hunde.

Denne model hundetransportvogn bliver anvendt af de større hundefdelinger i landet til transport af hunde og førere til træning og til større, samlede aktioner. Hundekassen kan afmonteres og genbruges på en ny Ford Transit.

# Afslutning på politiets bilhistorie indtil 2000

Af ERIK KRISTOFFERSEN

Historien afsluttes med beskrivelsen af politiets helt specielle antiterrorkøretøjer, som blev taget i anvendelse i begyndelsen af 1970'erne, hvor politiet overtog tre GMC panservogne fra Forsvaret. Disse køretøjer var pansret i front og sider og var monteret med 4-hjulstræk, en 6 cylindret Chevroletmotor og en masse gear. De var højrestyrede og uden nogen form for servostyretøj, hvilket krævede et par gode overarme. Bilerne blev monteret med politiradio og blåt blink.

Baggrunden for at disse køretøjer blev taget i brug, var den terrorvirksomhed, som fandt sted i hele verden. Særlig kan nævnes drabet på de israelske olympiadeltagere i München i 1972 og en gidseltagning i Mogadishos lufthavn i Afrika i 1973, hvor der fandt en fantastisk lynaktion fandt sted mod gidseltagerne. I Vesttyskland var der også megen terroraktivitet.

De omtalte GMC-panserbiler blev fordelt med to i Kastrup og en i Billund. I Kastrup blev de taget i anvendelse hver gang, der var ankomst og afgang med det israelske luftfartsselskab EL-AL. Så blev panservognene placeret ude ved EL-AL flyet og bemanded med 2 politifolk med skudsikre veste og maskinpistoler eller US-carabiner.



GMC-panservogn på Egeskov Veteranmuseum. Bag vognen ses pensioneret politiassistent Viggo Hansen, ved siden ses politiassistent Finn Larsen og ved rattet ses kriminalassistent Hans Jørgensen.

Panservognen på billedet er fortsat i Politihistorisk Museums varetægt, idet den er udlånt fra Tøjhusmuseet og placeret på veteranmuseet på Gavnø i forbindelse med en politiudstilling ved Falckmuseet dér.

Som afløser for GMC-panservognen indkøbtes to stk. Land Rover, Shortland Land Rover, type SB 303. De blev registreret første gang den 28. december 1978 og de var forsynet med 6 cylindrede benzinmotorer. Typen var af den samme, som blev anvendt i Nordirland under krigen mellem katolikker og protestanter. Bilerne var pansrede og indrettet med drejeligt skydetårn. Bilernes køreegenskaber var meget ringe, idet tyngdepunktet var placeret meget højt, og dette – sammenholdt med den forholdsvis smalle sporvidde – gjorde, at en af bilerne væltede mindst én gang. De to Land Rovere blev alene anvendt i Kastrup Lufthavn.

Shortland Land Rover årgang 1978.



Da terrorvirksomheden heldigvis var aftaget meget, og da andre taktikker er udviklet, blev Land Rovere anvendt mindre og mindre, hvorfor det blev besluttet at udfase dem i 1996, hvor begge biler blev hugget op. De havde da kørt henholdsvis 17.500 km og 15.000 km.

Hermed afsluttes bilhistorien i denne omgang. Jeg vil takke alle dem, der har medvirket både med levering/udlån af billeder og med informationer. Uden dem var historien blevet meget ringere. Kilderne stammer fra så forskellige steder som private optegnelser, bilbrochurer, bilkataloger og -leksika og selvfølgelig fra Politiets Motorparks registreringsbøger.

Endelig vil jeg endnu en gang anmode læsere og andre, som måtte have viden eller billeder, som kan og bør tilføjes bilhistorien, om at sende dette til Politihistorisk Museum. Såfremt der kommer væsentlige ting, vil jeg lave et efterskrift i årsskriftet år 2000.

# Politihistorisk Selskab

Politihistorisk Selskab blev stiftet den 1. november 1979.

Selskabet ledes af en bestyrelse med rigspolitichef Ivar Boye som formand. De øvrige bestyrelsesmedlemmer er vicerigspolitichef Erik Justesen, politimester Lars Rand Jensen, Odense, politimester J. Skat-Rørdam, Hillerød, forbundsformand Tommy Agerskov Thomsen, Politiforbundet i Danmark, pensioneret politiinspektør Svend Aage Andersen og pensioneret politikommissær Bent Engom.

Politihistorisk Selskab har som formål at skabe interesse for politiets historie. Selskabets medlemmer medvirker ved indsamling af materiale, der har politimæssig interesse.

Fra såvel tjenestesteder som fra private modtages jævnlig mange værdifulde effekter og forskellige former for litteratur. Materialet sorteres, bearbejdes og en del udstilles senere på Politihistorisk Museum.

Politimuseet har i dag tre faste medarbejdere, som varetager den daglige drift af museet. Pensionerede politifolk assisterer i museets åbningstid og ved rundvisning af besøgende grupper.

Museet blev lukket i slutningen af 1998, da en større ombygning blev påbegyndt. I huset på Fælledvej i København skal den hidtidige udstilling i stueeagen ændres, og på 1. sal skal der opstilles nye, spændende udstillinger.

Det planlægges, at museet genåbnes i forsommeren 1999.

Det øvrige arbejde i Politihistorisk Selskab udføres af Sekretariatet og en række arbejdsgrupper, der består af pensionerede politifolk og kontorfolk.

Efter istandsættelse af hele den gamle politistationsbygning på Fælledvej, er de fleste af arbejdsgrupperne blevet samlet her. Kun Billed- og Uniformsgruppen har fortsat til huse i Rigspolitiets bygning på Polititorvet.

Ved henvendelse til Sekretariatet kan man få oplysning om, hvornår arbejdsgrupperne mødes. Sekretariatets telefonnummer er 3536 8888.

På selskabets ordinære generalforsamling i 1998 valgtes pensioneret politikommissær Bent Engom til bestyrelsen i stedet for selskabets mangeårige næstformand, Poul Pedersen, der havde ønsket at fratræde.



Efter generalforsamlingen berettede politimester Jens Wachter, Grenå, om sin tid som politimester i Grønland.

I november 1998 afholdtes en ekstraordinær generalforsamling, hvorunder selskabets regnskaber, der på grund af et begået bedrageri- og underslæbsforhold ikke tidligere havde kunnet behandles, blev endeligt godkendt.

I forbindelse med den ekstraordinære generalforsamling afholdtes selskabets efterårsårsmøde, hvor politidirektør Hanne Bech Hansen holdt foredrag om Københavns Politi frem mod årtusindeskiftet.

Kontingent til selskabet udgør 120 kr. pr. år, dog kun 60 kr. for pensionister.

Politihistorisk Selskabs årsskrift redigeres af politikommissær Flemming Steen Munch og udsendes gratis til alle medlemmer.

*Svend Aage Andersen*