

Pris: 40kr

Upplaga: Mars 2019

MED ÖPPET VISIR



Mc-polisveteranernas årsskrift 2018



Mc-eskorten vid prins Carl-Philip och Sofias bröllop var en ståtlig uppvisning.

Foto: Ingela Sjöstedt

www.mc-polisveteranerna.se

VOLVO MUSEUM

Välkommen till en resa i tiden!

På Volvo Museum kan du följa utvecklingen av bilar, lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner samt industri- och marinmotorer – från 1927 till idag.

Här finns även café och presentbutik.

Arendals Skans
www.volvomuseum.se
031-664814



MED ÖPPET VISIR



Är Kamratföreningen Mc-polisveteranernas årliga medlemsinformation. Denna tidskrift utges i början på året efter verksamhetsåret. Den innehåller verksamhetsberättelse med protokoll, bilder, berättelser mm.

Redaktionskommitté: Ragnar Pålsson, Mc-polisveteranerna och
Linda Olsson, Allfelt Group AB.

Adress: Mc-polisveteranerna, c/o Bengt, Svensson,
Säbyholmsvägen 9, 195 70 Rosersberg

Redaktionen: Ragnar Pålsson, Sickla allé 63, 131 65 Nacka,
telefon 08-556 125 33, mobil 0705-66 10 11

Email: info@mc-polisveteranerna.se

Webbsida: www.mc-polisveteranerna.se

Plusgiro: 487 72 90-9.

Detta är den 35 upplagan av tidskriften som är ett komplement till den information om verksamheten som finns på föreningens hemsida på Internet. Hemsidan innehåller en mer dagsaktuell information som riktar sig dels direkt till medlemmarna, dels till en mycket bredare krets läsare. Där finns också ett helt annat utrymme att presentera bilder, snabbt lägga ut texter och presentationer samt hålla historiskt material lätt tillgängligt. En konsekvens av detta blir att delar av den information som finns på hemsidan också återfinns i denna tidskrift.

Innehåll:

Kul tur i Östergötland 2018	4	Polismc - utbildning 2018	24
Den första kvinnliga mc-polisen	6	Stödfond	25
Besök hos Kenneths MC service	10	Facebook	25
Upprop från styrelsen	12	Utflykt till Volvo muséet	26
Ungdomlig framåtanda	13	MC kurser	28
Trafiksäkerheten vid Vätternrundor	14	SWOP AB	30
Utflykt med Kapitänen	16	Ny mc till polismuseet	32
Polisens vinterkörning	20	Vill du bli medlem	33
Polisveteranerna på MC-mässan	23	Verksamhetsberättelse	34

Kul Tur i Östergötland 2018

Årets Kul Tur på motorcykel arrangerades av Lars-Jonney Jonsson och Sören Wictorsson och genomfördes i Östergötland. Arrangörerna hade planerat utflykten på härliga motorcykelvägar med trevliga inslag av kulturupplevelser. Det var 14 mc-ekipage som samlades i Askersund den 17 augusti för tre dagars körning.

Färden gick på en i förväg rekad vägsträcka med både fina asfaltvägar och besvärliga grusvägar. Körningen från Askersund gick genom södra Närke och Södermanland via Hjortkvarn, Brevens Bruk, Vingåker och sedan söderut till Östergötland via Hällestad, Tjällmo till Borensberg, med övernattning i vandrarhemmet Glasbruket. Utmed vägen var det fikapaus hos pensionerade kollegan och före studierektorn på PHS, Christer Nyberg. Där blev vi mottagna med öppna armar. Christer har aldrig varit mc-polis, men väl formellt ansvarig för åtskilliga polisiära mc-kurser under sin tid på PHS. Han jobbade aktivt för att säkerställa en kvalitativt och säker mc-utbildning. Tack för besöket!



Vår fikavärd före studierektorn Christer Nyberg.
T.v Per Zilmer, gäst från Danmark
Foto: Sören Wictorsson

Andra dagens körning gick enbart inom Östergötland, en tur på drygt 30 mil. Inledningsvis delades gruppen, där några ville köra asfaltväg och några grusväg och med återsamling vid Stjärnorps slott, greve Douglas slott. Vid stoppet berättade Lars Holm att han hade 16-årig bröllopsdag och att de hade gift sig i Stjärnorps slottskyrka. Vilken tillfällighet!

Frågan uppkom också var vi skulle fika? Turen gick vidare mot Finspång och vi körde en klassisk mc-sträcka från Dövertorp till Risinge. Ett kort stopp vid Risinge gamla kyrka, S:t Maria kyrka, som har en av nordeuropas finaste kyrkmålningar, men tyvärr så pågick ett bröllop så vi kunde inte se kyrkan. Färden gick vidare mot Kolmården och Kvarsebo, men var ska vi fika? Under körningen kom jag på att vi borde fika på Oskarshalls Cafe, en gång i tiden ett klassiskt fikaställe för trafikpolisen i Norrköping. Det blev bra! Någon trafikpolis såg vi inte ens där.



Mc-parkeringen vid Christers pågående husrenovering vid sjön Ålsjön
Foto: Sören Wictorsson

Från Kvarsebo tog vi färjan över Bråviken till Skenäs och vidare mot Stegeborg och ny färja över Slätbaken. Fina vägar på Vikbolandet! I Söderköping blev det en kort paus och en stödkorv i magen. Sedan vidare via Ringarum, Yxnerum, Åtvidaberg och sedan den klassiska mc-sträckan från Mormorsgruvan till Bestorp. Den som byggde den vägen kan inte ha varit nykter för när den ena kurvan slutar så börjar nästa i ett kuperat landskap. Fantastiskt!



Väntan på färjan över Slätbaken till Stegeborg

Foto: Sören Wictorsson

På kvällen blev det gemensam middag och trevligt umgänge där historierna avlöste varandra. Under kvällen blev det klart att nästa års KUL-TUR ska gå i Stockholmstrakten.

Avslutningsdagen körde vi till Motala motormusem, där vi bl.a kunde se Polisens vattenkanon som är utlånad från Polismuseets fordonssamling.

Deltagarna var Rolf Sundqvist, Göran Järnebrant, Bengt Kihlberg, P-O Nordquist, Lennart Karlsson, Leif Granath, Anders Granat, P-O Flodin, Lars-Jonney Jonsson, hedersmedlemmen Lars Holm och våra gäster och vänner från Danmark Erik Kristoffersen, Henrik Brunstedt och Per Zilmer, samt under-tecknad.

Sören Wictorsson

KUL-TUR fortsätter

Den årliga mc-utflykten i mc-polisveteranernas regi, som startade i Dalarna år 2016 och därefter har arrangerats år 2017 i Dalsland och Bohuslän samt år 2018 i Östergötland genomförs nu också i år 2019. Det blir Rolf "Sunkan" Sundqvist och Göran "Järnet" Järnebrant som kommer att planera årets Kul-Tur-dagar. De kommer att genomföras i Stockholms län med eventuell omgivning.

**Planera in helgen den 23 - 25 augusti 2019 för en Kul tur i Stockholms län.
Max 20 deltagare. Anmälan sker senast 2019-05-19 till:**

Göran "Järnet" Järnebrant
goran.jarnebrant@gmail.com
070-9798123



Marianne Holmgren på sin första mc efter grundutbildningen Foto: Personligt

Den första kvinnliga mc-polisen

Författaren Marianne Holmgren började på Polishögskolan Solna i januari 1981. Efter avslutad polisutbildning anställdes hon i Solna polisdistrikt. I Solna blev Marianne intresserad av trafiksäkerhetsarbete och examinerades som Sveriges första kvinnliga motorcykelpolis 1988. Längtan hem till Jämtland blev småningom så stor att familjen flyttade hem 1991. Efter några år med civila anställningar började Marianne åter som polis vid Polismyndigheten i Jämtland bland annat som barnutredare. Under perioden åren 2009 - 2011 arbetade Marianne som enhetschef vid trafikpolisen och är numer kriminaltekniker i Östersund.

Allt började i maj 1988 . . . fast egentligen redan året innan, under våren 1987 då jag tog mitt MC-kort. Jag hade min tjänst på Trafiksektionen i Solna polisdistrikt och fick veta att jag stod på tur att få gå MC-utbildningen i Strängnäs nästa säsong. Efter att ha klarat MC-kortet så köpte jag en egen hoj och hann i alla fall köra en säsong.

Det hade varit sex eller sju tjejer före mig som påbörjat kursen, men som inte blivit godkända. Vi hade Stockholms Trafikavdelning rakt över gatan från där vi höll till. Snacket gick nog, att om det var någon tjej som skulle klara den här kursen, så var det förstås någon därifrån! Där fanns ju kvinnliga kollegor som t.o.m. tävlade i styrkelyft!

I god tid före kursen hade vi fått anmäla vilken storlek vi behövde ha på allt från hjälm till stövlar. Vi samlades på PHS i Ulriksdal första dagen, för info och att hämta ut all utrustning. Samma dag skulle vi bussas till Strängnäs. När jag skulle hämta mina grejor, fanns varken hjälm eller stövlar! Det fanns ingen plan för hur man skulle lösa problemet och bussen skulle gå om en timme. Jag frågade om jag fick åka hem och hämta min privata utrustning och det var ok.

Vi var en grupp på 24 elever från spridda delar av landet och jag var ensam tjej. Jag la inte så mycket fokus på det utan kände mig som en i gruppen. Vi utsattes alla för samma provningar, men det syntes ju på långt håll vart jag var när vi hade övning, eftersom jag hade min privata röd-blå-vita hjälm.

Mitt omklädningsrum fanns i en separat byggnad, men duschen var densamma som övrigas. Därför fick jag vänta tills alla var klara, innan jag kunde få duscha vid dagens slut.

Innan jag började kursen så hade jag insett, att den tjej som blir först att klara MC-utbildningen, kan inte vara den som är sämst av de i gruppen som blir godkända, utan måste prestera mer. Jag hade också bestämt mig för, att om jag faller, så ska det inte få falla på sånt som jag kan påverka. Därför hade jag sett till att ha bra fysik. Hade utmanat mig själv genom att ta mig runt i Vasaloppet tidigare samma år.

Vi fick en enastående bra MC-utbildning under våra fem veckor i Strängnäs. Man

skulle önska att varje MC-förare skulle få en bråkdel av det vi fick. Kraven höjdes snabbt och hängde man inte med i det tempot så hängde man löst. Varje fredag var det avskiljning, vilket innebar att den eller de som inte varit godkända under veckan, blev stoppade i dörren med orden: -Du behöver inte gå och byta om idag! Man bävade för varje fredag när man gick mot dörren. Det verkar ju inte klokt på något sätt, men det kändes som att det var förutbestämt att ett visst antal skulle sällas bort.

Jag glömmer aldrig grusgropen i Tjula, där man körde i lös sand och hade en instruktör som stod mitt i nedförsbacken och i sista stund pekade åt vilken sida om honom man skulle svänga. Nog tusan väntade han in i det sista med att peka när jag kom! Jag låg där och kravlade i sanden mest varje gång . . . Han frågade, om jag ville ha hjälp att resa upp cykeln? Åh nej, det nöjet skulle han aldrig få. - Tack, men jag klarar mig själv! I de stunderna tackade jag Gud för att jag hade tränat så bra att jag orkade.

Glömmer heller aldrig övningen ”Tagande av dike”, som man hört så mycket om i förväg. Man skulle köra av vägen, ner i diket i en viss hastighet. Andra övningar var ”Stigar – Grus – Asfalt”, fordons plats ”Berga – Länna”. Vilken känsla, när jag upplevde att jag nästan låg ner i kurvorna och råkade tittade till på hastighetsmätaren som visade 130! Vilket flyt!!!

Sen flygfältet där vi skulle ha bromsövningar.

Samma där, man hade hört berättat om att man skulle göra inbromsning med undanmanöver i upp till 110 km/h. Man skulle också köra igenom en smal passage i hög hastighet. Tidigare hade man haft två långtradare uppställda för den övningen, men nu var det pinnrader i stället. Tack och lov! Listan på minnesvärda övningar kan göras lång . . .

Hur som helst, när vi kom till vecka fyra så kom min hjälm, men fortfarande inga stövlar. Under den femte och sista kursveckan hade vi stadskörning i Stockholm. Under ett avbrott ute på PHS, kom kurschefen och tog mig åt sidan och sa; ”-Ja, det verkar ju som att du kommer att klara det här. Tidningarna ringer och jag vet inte vad jag ska säga!” Jag tror att jag mumlade något som; ”-Nej, det vet inte jag heller.”

Avslutningsfesten firades utan kurschef. Han var förkyld så han kunde inte delta.

På avslutningsdagen kom kursansvarig från PHS och höll tal. Han gratulerade mig offentligt men tog mig sen åt sidan och fick mig att lova, att inte prata högt

om att jag inte hade fått min utrustning. Nu har det gått 30 år sen dess, så jag tycker inte att det gör något om jag berättar. Mina kollegor på trafiken i Solna hade kört ner en tjänstecykel på släp, som jag fick den stora äran att köra hem med. På packväskorna hade man satt handskrivna skyltar: ”Här kör Sveriges första kvinnliga MC-polis”. Så snällt men ack så pinsamt!

Jag vill lovorda de allra flesta av instruktörerna, som på ett skickligt sätt fick mig att klara kraven och höja mig till nästa nivå. Jag vill verkligen hylla mina kurskamrater som stöttade mig på alla sätt. Inte en enda stund kände jag något annat än stöttning från deras håll. Några fick lämna men jag fick vara kvar och lyckades skriva historia genom att få bli Sveriges första kvinnliga MC-polis! Året var 1988 – glöm inte det, ifall du skulle råka få den frågan på nåt gammalt TP-spel, där det felaktigt står: Vilket år blev Marianne Holmgren från Solna, Sveriges första MC-proffs?

Marianne Holmgren

motor-café
ISLE OF MAN CLUB SWEDEN



Isle of Man Club Sweden har flyttat till Ribboda MC-Service **fr.o.m onsdagar 8/5-25/9 2019.** Här kommer onsdagsträffarna med fika vara i fortsättningen. Alla hälsas välkomna!!

0585-204 81
0707-12 67 29
info@ribbodamc.com

**HONDA**
auktoriserad Honda MC-verkstad sedan 1975
www.ribbodamc.com

Hos oss hittar ni reservdelar till Suzuki mc, cross, moped och ATV
Årsmodell spelar ingen roll
Alla är välkomna



MC-Shopen
Hynboholm 321 655 91 Karlstad
telefon 054 531139 fax 054 534648 info@mc-shopen.se
www.mc-shopen.se



Auktoriserad verkstad samt
försäljning av resevdelar & tillbehör
Tagenevägen 21 425 37 Hisings Kärra
031-516412 - www.kennethsmc.se



BMW Motorrad

Kawasaki

You in Control !

Sommar som Vinter
Låt inget bli ett hinder.
www.svop.se



Besök hos Kenneths MC Service

Min första "riktiga" kontakt med Kenneths MC Service AB gjorde jag för ca 20 år sedan då jag hade min BMW R 1200 C inne för service. Jag lärde då känna Kenneth Sandh och hans son Martin. Har därefter haft kontakt med dem lite från och till under åren, lite beroende på vilken motorcykel jag ägt privat samt i tjänsten när "vi på trafiken" behövde deras stora kunskap och erfarenhet i olika mc-spörsmål och vid service m.m.



Ägaren till Kenneths mc-service Martin Sandh Foto: Peter Axelsson

I mitten av december 2018 var jag och besökte Martin Sandh på Kenneths MC Service AB, Göteborg för att prata minnen och få lite historik m.m.

Kenneths MC Service är sedan några år tillbaka som sponsor till MC-Polisveteranernas medlemstidning.

Lite historik om företaget. Martins far Kenneth var med som mekaniker redan i början av 1970 talet på gamla Auto-Hansa som importerade bl.a. Honda och låg på Ångpannegatan, Hisingen, Göteborg. Kenneth Sandh drev verkstadsbiten. 1985 kom även BMW med i bilden.

1988 startade Kenneth sin egen verksamhet och flyttade till egna lokaler i stort

sett tvärs över gatan. Detta var den stora starten för det som kom att bli Kenneths MC Service AB.

Kenneth hade tidigt hjälp av sonen Martin i företaget. Martin som körde motorcross i ungdomen fick även stor hjälp av far Kenneth. 1991-92 så började Martin på heltid i företaget.

Efter 30 år i lokalerna på Ångpannegatan - Magnetgatan så flyttade företaget 4 december 2017 in i nya lokaler på Tagenevägen 21, Hisings Kärra.

De gamla lokalerna var ca 470 m2, fördelade på flera lokaler. De nya fina, ljusa och varma lokalerna är på 745 m2 med bra utrymme för alla tänkbara mekaniska och tekniska arbeten som behövs för att effektivt genomföra på både äldre och nyare motorcyklar. I dagsläget finns 4 mc-lyftar samt uppställning av mc som behöver olika typer av omvårdnad. I slussen in till reparationsdelen finns även en tvättavdelning.



*Boxrar håller ihop och vaktar varandra
Foto: Peter Axelsson*

Lokalerna ligger nära E6:an på Hisingen och bara några minuters gångväg till Bäckebol's köpcenter och till busshållplatser för kundernas olika behov under tiden deras kära "ägoften" får sin omvårdnad inne hos Martin och hans duktiga personal på Kenneths.

Idag är man 8 anställda på företaget och omsätter drygt 11 miljoner kronor. Martin berättade att han fick tillträde till lokalerna 1 juni 2017. Under de 6 månaderna fram till flytten var det mycket arbeten som Martin tillsammans med far Kenneth, släkt och vänner (här hjälpte

"vår" Peter Thuresson till med många timmar) i renoverade lokalerna. Man fick bila upp golvet för att lägga ner avloppsrör, ledning m.m. Därefter gjöts nytt golv som sedan belades med klinkers. Mitt i det stora jobbet med renoveringen av lokalerna blev Kenneth sjuk i cancer. Efter operation under första halvåret 2018 så är Kenneth till min och många andras glädje pigg och alert igen. Härligt. Polisen i Göteborg och senare polismyndigheten Västra Götaland som nu är del av Region Väst har en egen mc-verkstad i Göteborg men när polisen fick sina BMW 1300 GT 2010/2011 så krävdes mer omfattande digitalteknik som polisen inte hade tillgång till fullt ut. Här kom Kenneths MC Service AB in i bilden. Det har sedan fortsatt med 1600:an och 1200 GS. BMW bytte till ny teknisk nivå 2005 och efter detta så krävs att man kommer i en "BMW-portal" via avtal. Det krävs hela tiden att man genomgår olika utbildningar att man har licenser och specialverktyg för att ha rätt att göra garantireparationer m.m.



Polis Mc R 1200 GSA Rallye under väntan på service. Foto: Peter Axelsson

Martin berättade att det kunde vara ett väldigt tidsödande arbete att hålla samtliga datorer uppkopplade så man hela tiden hade ny och rätt programvara.

Martin uppger att det inte är några större problem med polisens tjänstemotorcyklar trots "tuffa" körningar vid olika uppdrag. De två 1300:orna som finns vid trafikenheten i Göteborg har fått utbytt motor efter att de har "skurit", detta berodde på oljebrist i motorerna. Det gick inte bara att läsa av mätaren utan det krävdes att man kollade olja när motor var varm via nivåstickan under sadeln. Nu körs dessa och andra tjänsthojar på tjockare olja utan några som helst problem. Byte av

olja har även medfört en tystare gång på motorn, vilket också göra att motorn fungerar mekaniskt bättre. Andra problem är även "lite" extra åtgång på framfålgarna i aluminium som inte är lika tåliga som ekerfålgarna.

Inför vår mycket duktige mc-åkande och sympatiska medlem BG:s (Björn Gunnarsson) race under 2018 och för Islo of Man så fixade Martin trimning med mycket precisionsarbete på de två motorerna som Björn använde sig av. Tyvärr så fick han lite problem under Manx loppet och kraschade i "Glen Tramman". Turligt nog utan större kroppsliga skador.

Anders Granath

Upprop från styrelsen

Vi har planer på att eventuellt utkomma med en

upplaga till per år av "Med Öppet Visir"

MEN

..... bara digitalt.

Alltså endast till er som lämnat er mailadress till oss.

Du som vill få mer information, kanske ett nummer

till av MÖV – maila din e-postadress till

info@mc-polisveteranerna.se eller ring oss.

Ungdomlig framåtanda eller olydnad

På 80-talet fanns det i polisorganisationen både länstrafikgrupper (Ltg) i länen och på vissa orter trafiksektioner. Ltg var en avknoppning från statspolisen, som upphörde 1965. Arbetsuppgiften var givetvis trafiksäkerhetsarbete. Utbildningen var bra och de flesta hade förordnande att utföra flygande inspektion och på många platser hade man även utbildade mc-förare. Men inte överallt och inte på trafiksektionen i Täby. Före 1965 hade det dock funnits motorcyklar och utbildade mc-förare.

Självfallet var det en önskan från personalen att det skulle finnas motorcyklar på trafiksektionen i Täby. Det var många hinder som gjorde att det var omöjligt. Det fanns helt enkelt inga mc i den organisationen.



Bilden från sommaren 1988 är tagen vid Rönninge by i Täby på en gård som var tillgänglig för allmänheten, lite som en Skansengård. Polisen är Rune Isaksson. Foto: Personligt

Skam den som ger sig. Personalen agerade på eget bevåg och med chefens stöttning kunde de leasa en polisiär motorcykel från Guzzicenter i Arboga som var generalagent för Moto Guzzi vid den tiden. Det blev således en italiensk Moto Guzzi i polisversion utan svenska emblem och utrykningsutrustningar, men försedd med svenska skyltar/dekaleringar på ett svenskt polisiärt skick. Tekniskt sett var den före sin tid med bl.a. integrerade bromsar på fotpedalen. Personalen fick ingen polisiär mc-utbildning utan de som hade mc-körkort fick köra. Den ansvarige chefen krävde ändå att förarna skulle genomgå en vidareutbildning. Det blev en förstärkt "Guldhjälmskurs" med instruktörer från SMC. Den ljusblå mc-uniformen anskaffades också.

En av de fyra förarna, i 40-års åldern, var Rune Isaksson som var trogen trafiksektionen under många år. Den huvudsakliga arbetsuppgiften var att patrullera och övervaka trafiken till och från Roslagen. Många motorcyklister var nyfikna på den ovanliga polisära mc:n vilket blev en bra kontaktskapare. 1988 visade Rune upp mc:n på Polisens dag i Vallentuna där den väckte en del uppmärksamhet.

Registreringsnummer på mc:n är MAL967 och enligt fordonsregistret är det en Moto Guzzi 850 T5 polis, 49 kw och av 1986 års modell. Mc:n är avställd sedan 2001 och finns i Kumlatrakten.

Sören Wictorsson

Trafiksäkerheten vid Vätternrundor

Under tiden jag arbetade vid polisen i Motala, blev det självklart att jag fick arbetsuppgifter gällande trafiksäkerheten, då jag hade stor erfarenhet av trafiksäkerhetsarbete och var specialistutbildad trafikpolis. Som bekant arrangeras Vätternrundan från Motala.

2003 inträffade en mycket allvarlig olycka, då en cyklist, som just gått i mål, sätter sig i sin bil direkt efter målgång och kör mot hemorten. Efter 20 - 25 minuters körning somnade föraren och körde in i mötande cyklisterna på Rv 50 inte långt från Askersund. Olyckan var förödande med en död och 5 - 6 personer allvarligt skadade.

Efter detta blev det kontroller av bilförarens vakenhet, om de cyklat och sedan direkt påbörjat bilkörningen. Dessutom startade polisen utbildning för vakter och flaggvakter som jag fick ta hand om. Utbildningen har jag genomfört varje år sedan dess, först som polis och sedan som pensionär.

Till årets Vätternrunda blev jag tillfrågad, av Vätternrundans ledning, om jag kunde patrullera med min egen mc för att hjälpa flaggvakterna vid eventuella trafikproblem. Jag skulle företrädesvis vara på Västgötasidan för att bilda mig en uppfattning hur allt fungerar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. För mig var det ett hedersuppdrag, men med en annan uniform, en gul/orange väst med texten FUNKTIONÄR. Det blev sammanlagt 54 mils mc-körning under 12 timmar och

många kontakter med flaggvakter. Vakterna gör ett fantastiskt bra arbete, samtidigt som den förening de företräder får en slant till sitt föreningsarbete som ofta går till ungdomsverksamhet.

På västgötasidan sammanträffade jag med ett par av de sex mc-poliserna, som hade till uppgift att övervaka trafiken. Ansvarig för gruppen var mc-polisen Daniel Claesson från Skövde. Senast vi sågs var när han gick mc-instruktörskursen på PHS. Ett trevligt återseende.



*Mc-polisen Daniel Claesson tillika mc-instruktör och Sören Wictorsson vid depån i Hjo. Ett glatt återseende och en gemensam lunch.
Foto: Personligt*

Peppar, peppar! Det har inte varit någon allvarlig olycka mellan cyklisterna och andra trafikanter, de senaste 15 åren, vilket alla är evigt tacksamma för. Om man utgår ifrån att 17 000 cyklisterna gått i mål varje år, så har 255 000 cyklisterna genomfört rundan. Antalet cyklisterna gånger 30 mil blir 7 650 000 mil, utan en allvarlig olycka. Helt perfekt enligt min uppfattning. Är det möjligt att jämföra den skadefria cyklingen, mot annan cykling i samhället, som är betydligt mer olycksdrabbat?

Sören Wictorsson

Skröna eller sanning?

Vid en mc-träff i Töreboda i somras träffade jag en herre från trakten som berättade om en ovanlig polismotorcykel. Han hade varit och tittat på en Zündapp med sidovagn som var till salu för ett 30-tal år sedan. Den dåvarande ägaren hade berättat att mc:n var från tidigt 40-tal och att polisen hade köpt in ett antal Zündapp i början av 40-talet från Tyskland. Mc:n var inte körduglig då vevaxeln var av. Mc:n var av modellen K 500, med en tvåcylindrig boxermotor. Det blev ingen affär, men historien fanns kvar i minnet.

Jag tyckte historien om polismotorcykeln var intressant så jag kontaktade en militärhistoriker med specialintresse av andra världskriget. Hans åsikt var att det borde varit omöjligt för Sverige att få

köpa några motorcyklar från Tyskland, då de befann sig i krig, och all produktion var krigsproduktion för eget bruk.

Gissningen blev, att om denna skräna är sann, så kan Sverige möjligen ha fått köpa ett antal begagnade mc. Modellen Zündapp K 500 tillverkades mellan åren 1933 och 1937.

Finns det någon som vet om svenska polisen under början av andra världskriget köpte in motorcyklar från Tyskland och då Zündapp K 500? Kan vi hitta lösningen i något arkiv? Hör av er till Mc-polisveteranerna!

Sören Wictorsson

Andelen motorcyklister som dör i olyckor på grund av extremt beteende i trafiken ökar. Det handlar om mer än hälften av alla dödsolyckor på MC.

De som har extremt beteende i trafiken bryr sig inte om lagar och regler och de stoppas inte av ATK.

För att få stopp på dem krävs fler riktiga poliser på vägarna!

Med vänlig hälsning



Sveriges MotorCyklister

Utflykt med Kapitänen till Ludvika och Rättvik, 27-30 juli 2018

I mars 2015 köpte Polismuseet en Opel Kapitän -63:a i Malung. Bilen kom till Ludvikapolisen i januari 1963 och fanns där till den krockades söndagen den 8 augusti 1965. Kapitänen såldes därefter till en privatperson där den blev stående till vi hämtade den 2015, alltså i 50 år.

Kapitänen renoverades under 2016/2017 av föreningens Bengt Svensson och kamraten Kjell-Arne Stamvall, detta med stor hjälp av Kapitänssamlaren Sten Mårtensson i Nässjö och hans stora reservdelslager. Han levererade både de mekaniska delarna samt de plåtdelar som behövde bytas. När renoveringen började bli klar lämnades bilen till Mats Andersson på MA Bilglas/Bilrekond på Lidingö som gjorde ett storjobb med att få upp glansen på den 55 år gamla originallacken.

Opel Kapitänen såg nu färdig ut och började fungera ”hyfsat bra”, men inte riktigt som den borde kunna gå. Vi bestämde oss trots det att ta upp bilen till dess tidigare tjänstgöringsplats i Ludvika samt att visa upp den på Classic Car Week i Rättvik. Rättvik var på grund av att de som blev påkörda av Kapitänen den 8 augusti 1965 kom därifrån och mor och dotter från olycksbilen fortfarande finns kvar i Rättvik.



*Kapitänartikeln från Dala Demokraten
den 9 augusti 1965 Foto: Bengt Svensson*

P-O Nordquist i Falun fick i uppdrag att kolla upp om någon/några av de som hade jobbat i Kapitänen när den rullade i Ludvika, åren 1963-1965, skulle ha möjlighet att möta oss i Ludvika den dagen vi passerade på väg upp till Rättvik.

Efter en hel del pyssel för att få Kapitänen att gå mer än ”hyfsat” genom bl.a. ihopplockning av de bästa delarna av tre tillgängliga förgasare samt byte av tändningsdelarna så fick vi ändå inte bilen att gå riktigt så bra som vi ville.

På grund av Kapitänens lite ojämna gång i lite högre fart m.m. beslutade vi att inte köra upp den från Stockholm utan ta den med den flakbärgare vi ibland lånar av Stockholmspolisen.



*De tre f.d. Kapitän-poliserna, fr.v. K-G Andersson, Svante Sundström och Arne Fröding, poserar vid sin gamla tjänstebil SHW 401 utanför Ludvikas polisstation
Foto: Bengt Svensson*

Dalaresan startade fredagen den 27 juli med resa upp till Ludvika där P-O Nordquist mötte upp utanför Ludvika Polisstation. P-O hade lyckats att locka dit tre st f.d. poliser som jobbat med Kapitänen, Arne Fröding, Svante Sundström samt K-G Andersson. Även en man som meckat och servat Kapitänen på den lokala Esso bensinstationen kom och tittade på bilen.

En journalist med fotograf från Ludvika tidning var också ditbjuden och gjorde ett reportage med många bilder som kom i Ludvikatidningen dagen efter, på lördagen.

Efter mycket provsittande och fotograferande blev det en fikastund inne på polisstationen med många dråpliga historier från den tiden då Kapitänen

var Ludvikapolisens ”flaggskepp”, som en lokaltidning skrev då Kapitänen hade krockats den 8 augusti 1965.

Därefter blev det Kapitänkörning inne i Ludvika med de f.d. ”Kapitänpoliserna” som passagerare. Först till den gamla polisstationen och även till polisbilsgaraget på baksidan där Kapitänen stod när den inte rullade på uppdrag. Sedan åkte vi vidare till Kapitänens gamla olycksplats vid Skeppmorakrönet strax söder om Ludvika. Där fick vi dock lite rysningar av obehag.



Kapitänen tillbaka på samma plats som i tidningsartikeln 53 år senare, Rv 50, vid Skeppmora söder om Ludvika Foto: Bengt Svensson

På samma plats som Kapitänen krockade den 8 augusti 1965 var vägen nu avspärrad på grund av trafikolycka!

En bil hade av okänd anledning snurrat ner i diket och upp på vägen igen, dock ingen allvarligt skadad som tur var. Efter en stunds väntan medan olycksplatsen rensades kunde vi komma fram och ta bilder vid den gamla olycksplatsen. Den infartsväg till campingen som fanns 1965 var nu flyttad en bit och campingen nedlagd men platsen verkade snarlik som på de gamla bilderna från tidningsartiklarna vi sett.

Efter fotograferande på platsen körde vi tillbaka till Ludvika och släppte av de mycket nöjda f.d. "Kapitänpoliserna" och lastade Kapitänen på bärgaren igen för vidare resa upp till Rättvik.

Ludvikabesöket var mycket lyckat men det var dock lite synd att de två som åkte i Kapitänen vid olyckstillfället inte hade möjlighet att närvara denna dag, det kanske kan bli någon annan gång kan vi hoppas.

På lördagen den 28 juli kördes Kapitänen sedan till Rättviks travbana och Classic Car Weeks bilutställning/marknad. Efter kontakt med arrangören fick vi en mycket bra plats för Kapitänen där vi ställde upp våra informationsskyltar samt Polismuseets flagga.

Vi som stod vid bilen under dagen var Bengt Svensson, Kjell-Arne Stamvall och P-O Nordquist, även Hasse Back dök upp på e.m. Mängder med intresserade människor passerade under dagen och frågorna var många. Kapitänen och informationsskyltarna blev flitigt fotograferade. Även en motorjournalist dök upp och tog uppgifter och bilder för ett kommande reportage.

En uppskattad besökare var Britt-Marie Dalgärde som den 8 augusti 1965 var 7 år och satt i baksätet på den bil som Kapitänen då rammade bakifrån. Hon har haft nackproblem sedan smällen men tyckte trots det att det var mycket roligt att få återse "den hemska bilen" igen.



*Kapitänrenoverarna Bengt Svensson och Kjell-Arne Stamvall på var sin sida om Britt-Marie Dalgärde som när hon var 7 år blev påkörd av Polis-Kapitänen den 8 augusti 1965
Foto: Bengt Svensson*

Hon har tidigare berättat ingående minnen från olyckstillfället där hon med sin mor och far blev påkörda bakifrån i sin Ford Taunus 12 M som vid krocken voltade två varv ut på ett gärde bredvid vägen.

Kapitänen kördes sedan runt lite i Rättvik även på söndagen på den spontan-cruising som äger rum hela dagarna under Classic Car veckan. Vid ett tillfälle kom en förfrågan om ett gemensamt foto med en annan Kapitän (som sett sina bästa dagar) och alla kulturgrenar ska ju främjas så också "raggarkulturen" så de fick några bilder med bilarna intill varandra.

På måndagskvällen stod Kapitänen på flakbärgaren igen på väg tillbaka mot Stockholm. En mycket omtyckt och lyckad museeiturne tror jag många tyckte.

Bengt Svensson

10 % i rabatt på privata motorcyklar som medlem

Försäkringsbolaget SVEDEA ger medlemmar i Mc-polisveteranerna 10 % rabatt på mc-försäkringen. Har man fler motorcyklar som ska försäkras kan rabatten bli högre.

Begär prisuppgift på telefon 0771 - 160 190 och uppge medlemskapet i veteranerna. Medlemsnumret finns på baksidan av veteranernas "polisbricka".

Vid årsskiftet hade 46 medlemmar sin mc-försäkring på SVEDEA.



Nu får du som är medlem i MC-Polisveteranerna **10 % rabatt** på våra mc-försäkringar. För prisuppgift ring **0771-160 190** eller mejla **kundnavet@svedea.se**. Glöm inte att uppge MC-Polisveteranerna och ditt medlemsnummer.

Kan ej kombineras med BMW MC-klubb-försäkring eller andra rabatter.



Jan Olander på sin vinter-mc. Foto: P-O Nordquist

Polisens vinterkörning med motorcykel

När började polisen köra motorcykel på vintern och med hjälp av skidor? Tyvärr vaknade mitt intresse att forska i detta försent. I början av 1980-talet har jag haft förmånen att arbeta med några av de pionjärer som var med och utvecklade verksamheten från början. Jag har till och med haft förmånen att ha polisinspektör Sten-Arvid Liljeberg som kurschef på min mc-vinterutbildning. Varför frågade jag inte honom hur och när polisen började köra motorcykel på vintern. Vilka tekniska lösningar klurade de ut för att få det att fungera optimalt. Var lärde man körtekniken? Ingen kan riktigt svara på frågorna idag men förmodligen var det från Försvarsmakten som inspirationen och kunskapen kom. Tyvärr har de första pionjärerna som var med och utvecklade mc-vinter gått ur tiden. De första var enligt uppgift Sten

Arvid Liljeberg, Lars-Magnus Hjort, Nils Frost och Nils Tyko Karlsson. Jag var bekant med alla fyra och frågade inte dem hur allting startade.

En stor kunskapskälla visade sig dock vara polisinspektör Tor Westin som arbetade på dåvarande Statspolisen i Dalarna där han började 1955. Tor är idag 91 år och vid mycket god vigör. Han har berättat följande:

I samband med Skid VM i Falun 1954 förväntades en besöksinvasion av åskådare till Falun. Man blev sannspådd till över måtta då första tävlingsdagen besöktes av uppskattningsvis 75 000 åskådare - 50 000 i Källviken och 25 000 på Lugnets skidstadion. Faluns dåvarande vägnät förväntades inte kunna ta emot den ökade biltrafiken av personbilar och bussar då åskådare dessutom skulle

förflytta sig från Lugnets skidstadion till backhoppningstävlingarna i Källviken, en sträcka på ca 6 -7 km. För att underlätta för trafiken plogades därför en isväg på sjön Runn upp mellan Strandvägen, Falun och Källviken. Åskådarna skulle alltså kunna förflytta sig mellan tävlingsplatserna på samma dag och med någorlunda snabbhet.

Polisen planerade för detta och i den planeringen ingick ett koncept med att använda de polismotorcyklar som redan fanns vid Statspolisen i Dalarna, Triumph T 110 Tiger Police. På de motorcyklarna skulle skidor monteras, en på vardera sidan där fötterna skulle placeras. Inte bara skidorna skulle monteras. Hur löste man broms- och växeltekniken. Hur man löste detta rent tekniskt på Triumph har jag inte lyckats finna någon dokumentation eller något foto på. Tor Westin berättade dock om banbrytande innovationer med ståltråd och med flera okända prylar för att få skidorna på plats och för att de dessutom skulle fungera. Dubbdäck fanns naturligtvis inte och vilka däck som användes är okänt. Men efter det att uppfinnesrikedomen och monteringen var klar så hade man fyra motorcyklar som kunde köras med någorlunda bibehållen säkerhet på isvägen och även på övriga vägar för att lösa de trafikproblem som kunde tänkas uppstå.

Triumph kom successivt att ersättas av BMW R 50 och 60 modellerna som också modifieras vid behov för vintertjänst vid Statspolisen i Dalarna med placering i Falun. Polisen hade upptäckt fördelarna med att ha motorcykelpoliser även

vintertid vid speciella händelser. Motorcykelns användning vintertid kom därför att fortsätta i Dalarna genom åren vid olika händelser i länet. Som mest fanns det 14 moderna motorcyklar BMW R 80/5 och R85 i länet som med lite mekande kunde ställas om för vintertjänst. Vintermotorcyklarna användes inte i reguljär tjänstgöring utan endast vid större händelser i länet där trafiken förväntades bli omfattande. Det största evenemanget var naturligtvis Vasaloppet där det tidigare vägnätet mellan Sälen och Mora inte riktigt klarade den stora trafikökningen. Mellan Transtrand och Mora var vägarna endast öppna för trafik mot Mora. I motsatt färdriktning var trafiken endast tillåten för uttryckningsfordon. Arbetsuppgifterna var att se till att trafiken flöt på morgonen vid starten. Bilköerna kunde vara milslånga men så gott som alla hann i tid till starten, hur hopplöst den än såg ut.



När starten hade gått gällde det att vara på plats på sin tilldelade vägsträcka. Elit-servicen var stundtals ett trafiksäkerhetsproblem med höga hastigheter och livsfarliga omkörningar. Eskort av ambulans Sälen - Mora när sjukdomsfall förekom och då helikoptern inte fanns tillgänglig. Minns en gång då vi fick eskortera under uttryckning Sälen - Mora med mycket brådskande sjukdomsfall på begäran av ambulanspersonalen. Man befarade trafikproblem i Mora och dröjsmål fick inte uppstå. Kallt, javisst men den som var sjuk hade det säkert värre. Därefter återfärd för att möta trafiken. Trafikavdelning Stockholm förstärkte även Vasaloppskommendering med vinter-mc med förare.

Påsktrafiken i Sälen var en attraktiv tjänstgöring (4 mc med förare) och även i Idre (2 mc med förare). Biltrafiken var omfattande och vi mc-poliser tjänstgjorde hela påsken i fjällvärlden, i snöstorm och stundtals i strålände vinterväder. Andra evenemang där mc användes kom till efterhand. Ett var skidtävlingen Raiden som startade i Drevsjö i Norge via Idre med mål i Särna två dagar senare. Skidspel och VM-tävlingar i Falun samt Svenska Rallyt i Värmland och Dalarna innebar mycket stor trafiktillströmning och motorcyklarna hade god framkomlighet på skogsvägarna i anslutning till delsträckorna. Som vanligt tappar en del bilister sina bilar utan tanke på framkomlighet för uttryckningsfordon och andra besökare. Mc-poliserna i

Värmland och Dalarna var till stor nytta i skogarna.

Vintermotorcykelverksamhet förekom även i Östersund bland annat med tanke på den isväg som finns på Storsjön mellan Östersund och Hallen. Även i Umeå, Luleå och Gävle fanns vintermc. Trafikavdelningen i Karlstad, Stockholm och Solna hade vinterutbildade mc-poliser som bland annat förstärkte vid Vasaloppet.

Trafikavdelningen i Värmland/Karlstad hade som tidigare nämnts ett stort engagemang i dom djupa och snörika Värmländska/Dalaskogarna i samband med Svenska Rallyt. Trafikpolisen i Dalarna medverkade med vinter-mc både i Värmland och på vissa sträckor i Dalarna. Framkomligheten var oöverträffad på trånga igenkorkade skogsvägar.

Vintermotorcykel har som ni ser varit en del av polisens motorcykelverksamhet genom åren. Tyvärr har den reducerats successivt efter hand. Vad jag känner till idag så har verksamheten i stort sett upphört. Trafikpolisen i Falun modifierade 2015 en BMW 1200 GS som försågs med skidor efter en hel del klurande på den tekniska lösningen. Resultatet blev mycket lyckat men tyvärr blev det den enda vintermodifierade polismotorcykeln i Sverige. Det saknas tyvärr en vinterutbildad förare i Dalarna idag. Verksamhetsbehovet är i skrivandets stund okänt för den här motorcykeln.

P-O Nordquist



Del av vår monter. Foto: Bengt Svensson

Mc-polisveteranerna på Mc-Mässan 25-27/1 2019

Föreningen Mc-polisveteranerna deltog på årets Mc-Mässa som för första gången hölls i Friends Arena i Solna.

Vi fick en plats på 2x7 meter uppe i den gång som går runt hela arenan ovanför läktarna och vi var lite fundersamma först hur bra det skulle bli. Kommer det så många människor här uppe när alla stora utställare håller till nere på arenagolvet?

De tankarna försvann snabbt när mässan öppnade på fredagen och det visade sig att alla verkade gå runt i denna gång minst lika mycket som nere på arenagolvet. Kanske berodde detta på alla små försäljarstånd samt matställen som fanns utefter denna rundslinga.

Det var ett mycket stort intresse för vår monter och de 3 hojar vi lånat av Polismuseet, Nimbus 1954, BMW R67 1954 samt en BMW R69S från 1968. På monterväggen visade vi också filmer från gamla vinterkörningskurser, mc-utbildn-

ingar och eskortövningar.

Vi fick besök av många f.d. och nvarande mc-poliser där en del inte var medlemmar i vår förening och som vi då snabbt övertalade att gå med i gemenskapen.



Besökaren i montern Stefan Lodesten framför tavlan där han står som instruktör vid vippbrädan under en gammal mc-kurs. Foto: Bengt Svensson

Sammanfattningsvis tycker vi som jobbate i montern, Sören Wictorsson, Bengt Svensson och P-O Nordquist, samt med biträde av Thomas Kuntze, att mässan blev mycket lyckad för vår del och det kändes som många av de ca 35 000 besökarna passerade vår monter och fick information om mc-polisverksamheten.

Polismc - utbildning 2018

Under 2018 bedrevs ett antal motorcykelutbildningar inom Polisen. Förutom de regionala utbildningarna som förtest och årlig fortbildning genomfördes grundutbildningar, mc-instruktörsutbildning, mc-instruktör fortbildning samt mc-specialiserad.

Årets instruktörsutbildning bestod av två teoretiska veckor samt en praktisk vecka. De teoretiska veckorna fokuserar på att ge de blivande instruktörerna kunskap bland annat om instruktörsrollen, pedagogik, didaktik, arbetsmiljö. Den praktiska veckan var ämnad att stärka samsynen inom körteknik. Fokus låg också på hur de blivande instruktörerna praktiskt skall lära ut körteknik vilket de fick öva på en del under denna vecka.



Foto: Jakob Leo

Temat för utbildningen av instruktörer var i år körning på löst underlag. Instruktörerna drillades under två dagar i gas, koppling, bromskontroll. Körställning på löst underlag. Bromsteknik på löst underlag. Körteknik i backar, i sand, på crossbana, endurospår med mera.

Det ingick också en genomgång i BMW's elektroniska säkerhetssystem.



Foto: Jakob Leo

Utbildningen mc-specialiserad genomfördes för första gången under 2018. Utbildningen är till för sådana enheter som har behov av ytterligare körkunskaper än de som lärs ut i grundutbildningen. Innehållet beror på vilka behov som finns. I år låg fokus på körning i stadsmiljö, körning med passagerare samt nödvärnsskytte från motorcykeln. Målet är att deltagarna skall kunna ta sig fram i stadsmiljö över trottoarkanter, refuger, grässlänter, upp och ner för trappor med mera.

Jakob Leo

*Samordningsansvarig
motorcykelutbildning*

Polisens Nationella Förarutbildning

Stödfond

för Polismuseets fordonssamling

Föreningen Mc-polisveteranerna inrättade för några år sedan en insamlingsstiftelse, ”Stödfond för Polismuseets fordonssamling”. Syftet med fonden är att stödja Polismuseet när det gäller såväl anskaffning som återställande av historiska polisfordon. Detta för att Polismuseets fordonssamling på bästa sätt ska spegla polisens fordonstekniska utveckling i ett historiskt perspektiv.

Pengar som doneras till denna fond kommer oavkortat att gå till anskaffning och återställande av historiska polisfordon, bilar och mc..

Du som vill hjälpa till kan sätta in pengar på Plusgiro 77 60 90-3.

Alla bidrag mottages tacksamt!



Här har Opel Kapitänen återställts till originalskick. Foto: Bengt Svensson

De nu förestående aktiviteterna är slutfinishen på Volvo Duett 1967 som varit svart/vit hundpolisbil i Karlskrona 1968 - 1971, samt en Opel Kapitän 1963 som varit svart/vit ordningspolisbil i Ludvika 1963 - 1965.

Facebookgrupp för Mc-polisveteranerna

Föreningen har en facebookgrupp för medlemmarna. Gruppen är en så kallad ”sluten facebookgrupp” vilket innebär att endast medlemmar i föreningen kan se innehållet och göra inlägg. Bidra gärna med inlägg, diskussioner/frågeställningar, bilder m.m. som har mc-polisanknytning.

För att hitta gruppen på facebook skriver du ”Mc-polisveteranerna” i sökrutan så får du access så snart jag registrerat dig som medlem.

Självklart håller vi god ton i inläggen i denna facebookgrupp och kommunicerar med samma hyfs som i det verkliga livet. Vidare sprider vi inte ut material som publiceras i gruppen på egna facebook-väggar eller liknande. Finns en sådan önskan hör man med den som publicerat materialet innan så sker.

Varmt Välkomna!

/Johan Westerlund, administratör



Utflykt till Volvomuseet i Göteborg

och andra besök under resan

Volvomuseets särskilda sommarutställning visade i år, 2018, olika typer av yrkes-Duetter för att hedra Duetten som slutade tillverkas för 50 år sedan. Inför denna utställning fick Polismuseet en förfrågan om att låna Polismuseets Volvo Duett till utställningen. Duetten som hundpolisbil är ju ett av de senaste objekt som tillförts Polismuseets fordonsamling.



Duettutställningen på Volvomuseet

Foto: Bengt Svensson

När förfrågan kom från Volvomuseet i Göteborg om lån av Duetten över sommaren fick museet samtidigt en inbjudan att komma dit och bl.a. se den kommande Duettutställningen samt det övriga museet. Polismuseet antog inbjudan och planerade tillsammans med vår styrelse en utflykt till Göteborg.

Vid ett par olika möten försökte styrelsen tillsammans med Polismuseet pussla ihop ett par dagar där så många från styrelsen som möjligt och några från Polismuseet skulle kunna åka till Göteborg tillsam-

mans. Detta gick inte att få ihop men de flesta i styrelsen åkte då iväg den 9-10 juli i Polismuseets VW-buss. Vi som åkte var Ragnar Pålsson, Bengt Svensson, Sören Wictorsson, Ulf Emilsson, P-O Nordquist och Kjell-Arne Stamvall.

Första studiebesöket blev hos SVOP AB, Special Vehicle Operation, i Trollhättan som utrustar svenska polisens tjänstemotorcyklar samt polisens VW bilar. Ett intressant besök där vi alla fascinerades av hur otroligt mycket elsladdar och annan elektronik som finns innanför alla "plastschok" på både mc och bilar.

Färden gick sedan vidare till Göteborg och hotellet Ragnar bokat in oss på. Dagen efter startade med besök på Volvomuseet klockan 10.00.



Avplockade BMW får de polisiära systemen monterade Foto: Bengt Svensson



Ressällskapet på plats utanför Volvomuseet. Fr. vänster: Kjell-Arne Stamvall, Ragnar Pålsson, Ulf Emilsson, P-O Nordquist, Sören Wictorsson. Foto: Bengt Svensson

Vårt besök till ära hade de kört ut sin svart-vita Volvo Amazon polisbil intill entrén och där tog både museichefen och den fordonsansvarige, Mattias Gustafsson, emot oss. Mattias guidade oss sedan i drygt 2 timmar och visade förutom de vanliga utställningarna även upp flera stora förråd i intilliggande byggnader. Där fanns kommande renoveringsobjekt samt många olika typer av konceptbilar som aldrig blivit just mer än konceptbilar. Det var retromodeller, en bakmotorförsedd bil, kombibilar som aldrig blivit mer än testbil, bilar med diverse motorkombinationer osv. Ett mycket intressant besök tyckte vi alla.

Därefter åkte vi hemåt men stannade vid Nordens enda Opelmuseum som ligger

i Axvall. En privat Opelsamlare som genom många, många år samlat på sig en stor mängd bilar och kuriosa runt dessa. Därefter gick färden vidare via avsläpp av resenärer på olika ställen på väg tillbaka mot startpunkten i Rosersberg.

Bengt Svensson



Opelmuseet i Axvall Foto: Bengt Svensson

Motorcykelkurs 1978-08-16, elever



Första raden från vänster: B O E Argårds, Ltg, Örebro, B W Bäckström, Ts, Göteborg, B R Carlsson, Ts, Udevalla, A-I Claesson, Övs, Borås, K-O E C Claesson, Ltg, Skövde, J H C von Corswant, Övs, Visby

Andra raden från vänster: J-E Einarsson, TT, Stockholm, B G Eriksson, Ltg, Nyköping, N-E Eriksson, Ltg, Hudiksvall, P-O A Flodin, Vd 3, Göteborg, B A Forsberg, Ltg, Nyköping, K Å E Hagman, Ltg, Gävle

Tredje raden från vänster: H E Hedlund, Ltg, Uppsala, R I Holstein, Ltg, Linköping, K L C Johansson, Vd 4, Göteborg, B A Knutsson, Ltg, Kristianstad, T R Källander, TT, Stockholm, S H C Larsson, TT, Stockholm

Översta raden från vänster: J I M Leborg, Ts, Solna, S A Lindgren, Ltg, Solna, S J E Nilsson, Ltg, Kalmar, A L C Swensson, Ts, Malmö, L-O I Trollér, Ltg, Halmstad, L K-O Westman, Övs, Falun

Foto: RPS, Trafikutbildningen

Motorcykelkurs 1978-08-16, instruktörer



Sittande från vänster:

Pa Leif Bergman, Ts, Solna
Pinsp Wiking Nilsson, Utb., Strängnäs
Pa Göran Bergqvist, Ltg, Jönköping

Stående från vänster:

Pa Anders Halvarsson, TT, Stockholm
Pa Rune Peterson, Ltg Umeå
Pa Lars Stavlin, Ltg, Linköping
Pa Bengt Cronqvist, Ltg, Örebro
Pa Kjell Karlsson, Ltg, Växjö

Foto: RPS, Trafikutbildningen

SVOP AB - ett bilbyggarföretag som bl.a utrustar polismotorcyklar.

SVOP AB, Special Vehicle Operation är ett av Sveriges största företag inom specialbyggnationer till Sveriges uttryckningsmyndigheter. SVOP AB bygger och utrustar fordon till polis, räddningstjänst, tull, sjukvård och vaktbolag.

Företaget startades på hösten 2013 av Martin Schmidmeir och David Wahlgren. Båda hade tidigare erfarenheter av att bygga specialfordon på företaget ANA Specialbilar. Efter att SAAB gick i konkurs så försvann grunden till ANA Specialbilar och företaget lades ned. Marknaden att producera specialbilar fanns ändå kvar och i detta vakum så startade Martin och David företaget. SVOP levererar bilar till Tullen, Räddningstjänsten, Sjukvården, vaktbolag och givetvis till Polisen. SVOP har sedan 2016 utvecklat och byggt specialmotorcyklar.



Foto: SVOP AB

Svenska staten kan bara ha kontrakt med generalagenten, så 2015 vann BMW Sverige statens upphandling av motorcyklar till Försvaret, Polisen och Trafikverket. SVOP vann BMW's förfrågan på att bygga specialmotorcyklarna och ganska omgående fick SVOP beställning på 100 motorcyklar till försvaret av märket BMW 800 GSA. Dessa levererades under 2016.

Polisens beställning kom något senare, hösten 2016. SVOP har levererat ca 60 motorcyklar till polisen under de tre åren som gått. Det är endast på BMW man bygger polismotorcyklar, då BMW vann upphandlingen till staten. Det är många modeller att välja på.



En imponerande manöverpanel

Foto: SVOP AB

Den mest beställda polis-mc:n är BMW 1200 GS och GSA, men även BMW 1200 RT och BMW 1200 GS rally. Av de mindre modellerna är det BMW 800 GS och GSA, som har levererats till Polisen. BMW har uppgraderat sina 1200 motorer, som man plockade ut 125 hk ifrån, men med ny kamaxelteknik, kommer den heta 1250 och har då 135 hk.



Foto: SVOP AB

Det är ett stort arbete att bygga om en civil mc till en polisversion, för en person tar det ca 35 timmar. Från fabrik har mc:n valfri färg i civilt utförande eller vit när den ska bli uniformerad med blå och gul dekor. Vid byggandet måste mc:n plockas ned så att polisiärt elkablage och utrustning kan monteras under alla plastkåpor. Den polisiära utrustningen består av radiosystem RAKEL, larmsystem med blåljus och siren, stoppanordning, genom-snittsmätare m.m. När cykeln är klar ska den registreringsbesiktigas

och eventuellt verifiera genomsnittshastighetsmätaren om mc:n har den utrustningen.

Alla mc-förare vet hur roligt och stimulerande det är att få hämta en ny mc och själv få sköta om den och hålla den i perfekt skick. Den lyckan har jag själv haft vid tre tillfällen, dels två nya BMW K75 och en BMW K1100. De goda minnena försvinner inte.

Sören Wictorsson



SVENSKA MOTORCYKL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Mer än bara en sport

Sprängstensgatan 2
Box 2314, 600 02 Norrköping
Telefon: 011-231080
www.svemo.se
Följ oss på:





"Ny" mc till Polismuseets fordonssamling

I oktober hämtades en ny motorcykel till Polismuseets fordonssamling. Det är en civil (pärlemovit) BMW K 100 RS från 1990 som var en av de första polismotorcyklarna i Sverige som utrustades med fast monterad videokamera. En videokamera var även monterad på förarens hjälm. Denna extrautrustning var ett komplement till genomsnittshastighetsmätaren (Police-pilot och Trip-Track) som funnits i några år på polisens övriga motorcyklar.



Foto: Bengt Svensson

Mc:n byggdes upp på Stockholmspolisens videogrupp av bl.a. Peter Nord och Peter Ebermo i samarbete med utrustningsleverantörerna. Den fanns sedan en tid på

trafikenheten i Stockholm och därefter på trafikgruppen i Norrort Stockholm där den kördes mest av Bengt Svensson och Göran Järnebrant.

Videomc:n lånades även i början ut till några angränsande trafikavdelningar för att fler skulle få testa videotekniken på motorcykel, bl.a. till Linköping där Sören Wictorsson var en av "provförarna", och till Uppsala där bl.a. Örjan Brodin och Mats Johansson testade den under några veckor.

Videomotorcykeln var under sin tid med på flera utställningar som Mc-mässor, bilmässor m.m. där trafikpolisen hade monter och visade upp utrustning. Intill mc:n fanns då oftast en TV där inspelade trafikhändelser visades upp för allmänheten.

2002 avrustades motorcykeln och såldes. Köparen jobbade då på trafikpolisen i Söderort och när han nu tänkte sälja mc:n erbjöd han Polismuseet att köpa tillbaka den. Polismuseet nappade på erbjudandet och Bengt Svensson och Kjell-Arne Stamvall hämtade "hem" den igen.

Den polistekniska utrustningen hade tyvärr demonterats så ett digert jobb med att försöka hitta en likvärdig utrustning väntade nu.

Under mina år som brukare av videomc:n både på videogruppen i Stockholm och senare i Norrort skapades

många kontakter med de olika underleverantörerna till utrustningen och där började spaningsjobbet efter utrustning.

Då jag tog en första kontakt med Spec-tronic AB i Helsingborg, i jakt på mobiltelefonen vi hade på mc:n, blev jag direkt kopplad till den person som sade sig varit med då ca 1990.

Han hade jobbat med den tfn som vi hade monterad på video-mc:n. Döm om min förvåning! Han skulle leta i förråden om de eventuellt hade någon kvar. Det tog bara en dag så ringde han upp och meddelade att han hittat en med fordonssladdaren inkluderad. En fantastisk start på pryljakten.

Genomsnittshastighetsmätaren (fabrikat Police-Pilot) hittades i en av alla lådor i museets förråd. System 80 radion och som satt monterad i kåpan till höger om tanken kunde medlemmen Thomas

Kuntze från Norrköping bidra med från sitt stora förråd med radioprylar. Han hade även radiokanalsdisplayen som fanns på kåpans vänstersida.

I polismuseets förrådsskrymslen hittades av en slump en låda med rester från den andra videomotorcykeln som fanns i Stockholm. I denna låda hittades VHS-bandspelaren, den fingerstora kameran som satt monterad innanför kåpans ruta, hela kabelhärvan m.m. Detta gör att utrustningen som fanns från början på motorcykeln nu verkar vara helt komplett och har börjat monteras igen.

Målet är att videomc:n ska vara klar, dock inte med fungerande utrustning, till museets öppet hus dag den 1 juni 2019. Den ska då stå i tillsammans med museets vita Trafi-pax Saab i en hörna som ska spegla polisens civila trafikövervakning.

Bengt Svensson

Bli medlem

Vi är över 450 medlemmar i Mc-polisveteranerna.

Vill du vara med? Skicka ett e-postmeddelande till info@mc-polisveteranerna.se med namn och dina adressuppgifter, telefonnummer samt din e-postadress.

Alternativt skickar du din ansökan till:

**Mc-Polisveteranerna
C/o Svensson,
Säbyholmsväg 9
195 70 Rosersberg**

T-tröja	120kr
Klubbmärke pins	30kr
Mc-polispins	30kr
60mm dekal	20kr

Vi är tacksamma om du också noterar födelsedag och år, vilket dock är frivilligt. Av oss får du ett välkomstpaket som består av årsskrift, medlemsbricka, klubbpins och dekal. Vi bifogar också ett inbetalningskort på medlemsavgiften som för närvarande är 100 kronor.

Är du eller har du varit mc-polis - det finaste som finns inom polisen - är du naturligtvis medlem i Mc-polisveteranerna.

Mc-polisveteranernas verksamhetsberättelse för år 2018

Styrelsen har under året utgjorts av:

Ordförande:	Ragnar Pålsson
Vice ordf:	Sören Wictorsson
Sekreterare:	Bengt Svensson
Kassör:	Ulf Emilsson
Klubbmästare:	Per-Ove Nordquist
Suppleant:	Christer Olofsson
Suppleant:	Göran Järnebrant
Revisorer:	Leif-Åke Andersson Anders Halvarsson
Revisorssuppleant:	Håkan Wrejde
Valberedning:	Hans Back Lars Neuman Peter Ebermo

Föreningen har en egen hemsida på Internet som fortlöpande återspeglar föreningens verksamhet.

Möten och medlemmar

Årsmötet ägde rum på Polismuseet i Tullinge den 25 april. Vid detta det 34:e årsmötet deltog 36 medlemmar.

Under året har 11 styrelsemöten genomförts.

Den 31 december 2018 hade föreningen 451 medlemmar varav 9 hedersmedlemmar.

Årsmötet 2018

Till mötesordförande valdes Ragnar Pålsson att leda mötesförhandlingarna.

Årsmötet beslutade att omvälja Ragnar Pålsson som ordförande.

Årsavgiften fastställdes till 100 kronor. Alltså har den legat kvar på samma nivå som tidigare år.

Årsmötet avslutades med ett föredrag av "Posa" Serenius och hans mc-resa från Kina till Sverige.

Styrelsens verksamhet

Samarbetet med polismuseet har fortsatt i god anda.

Styrelsen och några medlemmar har under året medverkat vid ett antal av Polismuseet ordnade arbetsdagar i fordonslokalen samt ett antal aktiviteter med de olika fordonen i polismuseets samling som:

- Gärdesloppet på Djurgården i Stockholm den 20 maj 21018

- Kul-turresa i Östergötland med mc

- Opel Kapitän -63 visades upp på Classic Car Show i Rättvik juli/aug 2018

- Amazonen visades vid Armemuseets Familjedag i Strängnäs den 26 maj 2018

- Öppet hus för fordonssamlingen i Tullinge den 2 juni

- Kapitänen visad för DN journalist inför artikel om bilen i tidningen.

- Museet visat för en journalist från tidningen Nostalgia inför en kommande artikel om museet i januarinumret 2019

- Styrelsen gjorde besök på bl.a. Volvomuseet i Göteborg och hos företaget SVOP AB i Trollhättan som utrustar polisens motorcyklar den 9-10 juli 2018

- Vattenkanonbilen körd till/från Motala Motormuseum för deras sommarutställning

Styrelsen har som tidigare år bedrivit ett kontinuerligt underhålls- och servicearbete med museets fordonssamling.

Några arbetsdagar användes till att iordningställa lokalen i Tullinge inför Öppet hus och inför att samlingen kontinuerligt ska kunna visas för allmänheten.

Övrigt

På hemsidan www.mc-polisveteranerna.se redovisas erfarenheterna från vissa av de olika aktiviteterna.

Styrelsen

Mc-polisveteranernas styrelse 2018

Ordförande	Ragnar Pålsson	Revisor	Leif-Åke Andersson
V. ordförande	Sören Wictorsson	Revisor	Anders Halvarsson
Sekreterare	Bengt Svensson	Revisorssuppleant	Håkan Wrejde
Kassör	Ulf Emilsson	Valberedning	Hans Back
Klubbmästare	Per-Ove Nordquist	Valberedning	Lars Neuman
Suppleant	Christer Olofsson	Valberedning	Peter Ebermo
Suppleant	Göran Järnebrant		



BMW Motorrad



MORE SMILES PER HOUR.

The new F 850 GS Adventure.

The unknown is exactly what tantalises you to get up, get out and go. BMW F 850 GS Adventure wants to get out into the world: the powerful, newly developed parallel twin engine with 70 kW (95 hp) gives you and your thirst for discovery the right drive.

MAKE LIFE A RIDE.

Contact your BMW Motorrad dealer for more information.
Read more about our motorcycles on **www.bmw-motorrad.se**