

Pris: 40kr

Upplaga: Mars 2020

MED ÖPPET VISIR

Mc-polisveteranernas årsskrift 2019



Denna polismc är helt unik, då den har brukats av polisen i Halmstad under trettioalet. Den var specialbeställd för dåtidens behov av transporter och uttryckning, med större motor, längre ram, röda lyktor framtill och sidovagn för två personer.

Foto: Bengt Svensson

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

Föreningen har höga krav på skicklighet hos en mc-polis. En medlem måste vara godkänd vid polisens mc-förarutbildning. Denna utbildning är den mest kompletta och svåraste förarutbildning som finns för att kunna köra motorcykel och samtidigt bedriva ett säkert polisarbete. Föreningen organiserar även aktiva mc-poliser.

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

Adress: Mc-polisveteranerna, c/o P-O Nordquist
Linnévägen 41, 791 32 Falun

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

Email: info@mc-polisveteranerna.se

Webbida: www.mc-polisveteranerna.se

Plusgiro: 487 72 90-9.

Detta är den 36 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.

Innehåll:

KulTur 2019 Stockholms län	4	Stödfond	21
Köra och arbeta med MC-vinter	6	Facebook	21
Ny MC till fordonssamlingen	10	Rex 1934	22
Polisens MC-utbildning	12	Föreningens samarbete	24
Avancerad bilkörning i Belgien	14	MC kurser	28
Föreningens framtid	15	Vår hedersmedlem	30
Polisens dag Ullevi	16	Vill du bli medlem	33
Mopedkommandot i Farsta	18	Verksamhetsberättelse	34
Utbildningsböcker	20		

KulTur 2019 Stockholms län

Samtliga deltagare, 10 st, träffades på Preem bensinstation i Rosersberg fredagen den 23 augusti för vidare befordran till Hotell Tre Rosor där vi inkvarterade oss på eftermiddagen. Efter incheckningen hade vi en tyst minut för vår bortgångne kollega Leif Lörstrand.



Hela gänget på parkeringen vid Tre Rosor Från vänster: Bengt "Kihlle" Kihlberg, Rolf "Sunkan" Sundqvist, Ingemar Wiltén, Erik Kristoffersen, Henrik Brunstedt, Sören Wictorsson, Per-Ove "P-O" Nordquist, Anders Granath, Lars Holm

Foto: Göran Järnebrant

Fredagskörningen genomfördes i stabilt regnväder. Inga solskenåkare. Körningen genomfördes enligt planen. Det blev en 17-milarunda till Gottröra – Rånäs Slott, där vi gjorde en liten paus. Sedan mot Knutby och därefter blev det österut Knutbyvägen (lv282). En bred, rak, trist väg mot Edsbro. Efter det blev det bättre väg söderut där vi tog av vänster mot Kristineholmsvägen vidare till Rimbo där vi tog söderut utmed sjön Sparren. Sedan vidare västerut till Tre Rosor i Rosersberg.

Det blev bastu och mycket snack kring runda bordet i avslappningsrummet. Därefter en god tvårättersmiddag.

När vi rekade vägar i våras blev det minusgrader och även lite snö.

Denna lördag och söndag däremot var torrt och soligt. Lördag: Åkte söderut till Shell Botkyrka där vi tog länsvägen söderut till trafikplats Nykvarn. Därifrån gick färden söderut och sedan västerut förbi Gnesta – Björnlunda – Gryts Kyrka, där vi fikade. Kihlle hade med sig gott fikabröd och kaffe och hade en intressant lektion om Gryts Kyrka och Södermanland.

Efter det körde vi härliga smala asfaltvägar runt sjöarna Misteln och Dunkern, vidare till en passande restaurang i Stallarholmen - Restaurang Gripen. Där var det fin sjöutsikt.



Lunch på Restaurang Gripen

Foto: Göran Järnebrant

Efter lunchen pratade Sunkan om Skottvångs Gruva, dit målet var efter lunchen.

Därefter åkte vi mot Laxne och vidare mot Guldsmidsmora där vi så småningom fick sprätta lite grus.



Sunkan pratar om Skottvångs gruva

Foto: Göran Järnebrant

Sedan tog vi oss ut på länsvägen mot Stockholm via Turinge – Södertälje – Botkyrka och norrut till Tre Rosor.

Där blev det sedvanlig bastu med efterföljande snack vid runda bordet och senare blev vi serverade en tvårättersmiddag och därefter gruppfoto i soffan.



Hela gänget i soffan på Tre Rosor. Ragnar Pålsson (längst till v.) på besök under kvällen

Foto: Göran Järnebrants fotosamling

Söndag: Körde in till Stockholm och köpte glass och kaffe på Fjällgatan. Sedan körde vi till Polismuseets garage/motorsamling i Tullinge, där vi fick en bra genomgång av Ragnar Pålsson som berättade om fordonens historia. Efter denna genomgång begav sig var och en hemåt.

Ny Kul Tur-runda år 2020 i Småland – Blekinge - Skåne

Anders Granath och Thommy Elgh har bokat 20 platser för KulTur runda sista helgen i augusti detta år (28-30 augusti 2020).

Det finns 20 sängplatser reserverat i 10 stugor (troligen 5 stugor med dubbellägenheter med 2 sängplatser i varje lägenhet) på Kosta Lodge i Kosta. Middag är förbokad på fredagen samt på lördagskvällen Hyttsill som är en gammal tradition i Glasriket som går tillbaka till tiden när hyttan också var bygdens samlingspunkt och hör till en riktig småländsk kulturafton. Hyttsillen kommer att ske i hyttan på Kosta Glasbruk. Ni kanske redan har testat på detta, men jag tror dock inte alla har gjort det. Vill påstå att det är en oförglömlig kväll.

Vi kommer att få vara med när man blåser glas (någon kanske även får prova på) det kommer med största sannolikhet även vara levande musik samt att vi får avsmaka bakad potatis, sill och fläsk som är tillagad i en av hyttugnarna. Avslutas med småländsk ostkaka med tillbehör. Det finns många finna mc-vägar även i Småland – Blekinge – Skåne. Så jag är rätt säker på att vi även kommer att få trevliga vägar att åka mc på. Länk www.kostalodge.se

**Max 20 deltagare. Anmälan senast 2020-06-01 till
Anders Granath, anders-granath@telia.com, 0703-248272**



Att resa en motorcykel med skidor som hamnat på sidan i lös snö av någon anledning är en nog så tung uppgift. Kamraternas glada kommentarer får man stå ut med för den hjälp man får.

Foto: Bertil Engdahl 1963.

Hur var det att köra och arbeta med mc-vinter.

Detta är en uppföljning av artikeln Polisens vinterkörning med motorcykel i föregående upplaga av denna tidskrift (år 2019). Författare P-O Nordqvist. Foto Bertil Engdahl och författaren.

Kylan har inte för mej varit några problem då man är aktiv i sin körning och jobbar med motorcykeln som lever sitt eget liv. Det är transportsträckorna som blir kalla. Kalla fingrar och händer värmes genom att lägga vantarna, med eller utan händer i, på varma cylindrar. Varm dryck hjälpte också men det får också en konsekvens. Behoven kommer att tränga på. På Vasaloppet till exempel, började man tjänstgöringen kl 05.00 och slutade i Mora 12 – 13 timmar senare. Då måste man någon gång stanna till. En av de få skogsvägar som är nära letas upp, några kilometer in på vägen lutar man

motorcykeln med hjälp av skidan mot en snödriva. Handskar av och läggs på cylindrarna, stel som man är efter flera timmar på motorcykeln svingar man sig mindre graciöst av och börjar förtvivlat knäppa upp kläderna och desto längre in man kommer bland lagren av kläder, desto mer bråttom blir det. Ni vet hur det är.

Det är då det oftast händer, en bil kom och passerar med glatt vinkande tutande damer. Letandet fortsätter med ormliknande rörelser som får en magdansös att bli grön av avund efter något som helt säkert fanns där i morse.

Äntligen där, helvete också, det var radiokontakten. Nytt letande och äntligen, bredbent, något framåtlutande kan man äntligen kissa. Det är då man upptäcker att mikrofonsladden hänger farligt nära, tusan också. En ny pose intas blixtnabbt och det gick bra. Den som kört vintermotorcykel känner säkert igen sig. En annan anekdot utspelade sig på en förträning, vinter då förfarande fyra tränades (förfaren står upp med fötterna på skidorna som trycks mot marken) efter en dålig vinterväg/stig. Vid en passage över en större bäck bar det sig inte bättre än att en motorcykel av någon anledning landade utan förare i bäcken. Trots den något blöta uppställningsplatsen med endast bakhjul och avgasrör stickande upp ur vattnet så gick motorn ett tag och förfaren hördes ropa.
- Den går, den går, nu går den inte längre...



Förfarande fyra övas på myr, stående med båda fötterna i skidorna. Drygt 300 kg mc med förare ska tyglas vilket inte alltid är så lätt.

Foto: Bertil Engdahl 1963

För 30 år sedan kördes det kallaste Vasaloppet genom tiderna. I vissa delar av spåret närmade sig temperaturen 40 minusgrader. Första söndagen i mars år 1987 var temperaturen i Berga by i Sälen 30 minusgrader precis innan starten skulle gå. Jag och Sven-Erik Käck startade i Mora på morgonen i minus 25 grader

och körde sakta upp mot Mångsbodarna. I Evertsberg satt vi av och värmden oss inomhus för att sedan i sakta mak fortsätta upp mot Mångsbodarna. I Tennäng var det så kallt att motorcykeln blev alldeles vit av is. Det var visst kallare än minus 35. Max 20 km/tim var det som gällde och när jag kom till Mångsbodarna upplevde jag att värmen slog emot oss. Termometern visade där minus 17 grader. Inga köldskador uppstod under den kylslagna och myggfria resan.



En vinterutrustade motorcykelpolis med sin

BMW R80.

Foto: privat.

En eskort av en ambulans till Mora från början av Vasaloppsspåret hände mej en gång. Det var uttryckning hela vägen och kallt och under färden tillbaks rabblade jag mantrat.. Det är i alla fall kul att köra motorcykel....Det är kul att köra motorcykel.....



Kurvtagning med motorcykel utrustad med skidor och med uppställd sladd Foto: P-O Nordqvist 1981

En påsk i Sälen var det snöstorm på fjället. Motorcykel fungerade utmärkt med god framkomlighet på vägen. Vi fick eskortera bilar och bilar med husvagnar genom snöstormen vid Högfjällshotellet där det var en vit snövägg med sikt på max 10-20 m. Bilisterna tvekade att åka igenom denna vita yrsnövägg men 500m på andra sidan platån var förhållandena bättre och de fick fortsätta själva. Varma kläder och motorcykeln höll oss varma då den levde sitt liv i snömodden. Med motorcyklarna gjorde vi en insats på ett smidigt sätt som poliser i en bil inte klarat lika smidigt. En turistande kollega från västra Sverige hade tagit bussen ner från fjället på grund av det dåliga vädret och träffade på kollegorna som var nere i Sälen by. - Jag ville inte köra bil med anledning av det dåliga vädret. Vad får jag se. Två mc-poliser vid Högfjället, körande eskorter i snöstormen på motorcykel.

Två mc-poliser tjänstgjorde på skidtävling Raiden. På morgonen i Särna var det 27 grader kallt. Ägarinnan till pensionatet grälade på oss att motorcykel inte var att tänka att åka på idag. De lyssnade inte på det goda rådet utan åkte i alla fall upp till

norska gränsen och föra att möta tävlingen. Dagen blev en strålande vinterdag. När konstaplarna kom tillbaks till pensionatet var förväntningarna på topp inför ett bastubad. En skylt mötte dom på bastudörren. Reserverat. De gick huttrande upp till den rara värdinnan för att klaga. - Det är ju för er det är reserverat. Mänsklig värme och omtänksamhet mötte oftast oss i norra Dalarna när vi körde mc.

En allvarlig olycka hade vi under Vasaloppet när en mycket rutinerad kollega eskorterade ett fordon under Vasaloppet. Eskorten skedde norrut mot trafiken och på den (ordinarie) körbanan som var reserverat för utryckningsfordon och funktionärer. En mötande bilist ser inte att bilen framför bromsar och för att inte köra in i den väljer han att styra ut till vänster istället för snödrivan. Kollegan kommer med eskorten. Han försöker komma undan men de sammanstöter med ett svårare benbrott som följd då han kläms mellan bil och motorcykel. Mår bra idag ska tilläggas.



P-O Nordqvist och Bert Hag

Foto: P-O Nordqvists fotosamling

Svenska rallyt, ett vinterrally som kördes i mitten av februari i de djupa Värmland- och Dalaskogarna, var alltid en kall tillställning. Trafikpolisen i Värmland och Dalarna samarbetade med trafikregleringen där vi från båda länen körde vinterutrustade motorcyklar. Rallysträckorna låg ensligt och otillgängligt vilket innebar att det var ett styvt arbete att hålla ordning på parkerande rallypublik som alltför ofta tappade sin bil där de trodde det fanns plats för den. Det gällde att verkligen att vara på bettet. Räddningsfördonens framkomlighet var nummer ett. Arbetsdagarna blev ofta långa och stundtals mycket kalla med långa transportsäckor för oss mc-poliser. Några sträckor i Dalarna gick ofta i mörker vilket i och för sig inte innebar något hinder för att köra motorcykel. Dock var luften råare och kallare.... Ett trevligt minne var att vi demonstrerade hur man kör för den tragiskt omkomna skotten Colin McRaes, död 2007. Vi erbjöd dem att prova på men samtliga ruskade frenetiskt på huvudet. Konstigt folk de där skottarna.

Epilog.

Jag har haft glädjen och förmånen att få köra polismotorcykel och arbeta som motorcykelpolis. Grundutbildningen på mc var krävande och det roligaste jag ditintills varit med om. Vinterutbildning var dock ännu roligare vilket är allmänt omvittnat av oss som gått utbildningen trots kyla och vurpor i snödrivor. Sänder därför en varm och tacksam tanke till de poliser som införde mc-vinter som ett ypperligt hjälpmedel i polisarbetet.

Visst var det stundtals en mycket slit-sam tjänstgöring med många timmar på motorcykel, i kyla, snö och ibland mörker. Jag har dock alltid tyckt om det. Man ska inte bara köra motorcykel, man har även en arbetsuppgift att utföra från som mc-polis så när kvällen kommer är man trött i kroppen och nöjd med dagen. Efter bastu, mat och kamratlig samvaro finns en och annan nära döden upplevelser från motorcykeln att berätta för varandra som alla gäspar stort.



Paus under övning en kall februaridag 1981.

Foto. P-O Nordqvist

En ny mc till fordonssamlingen



Foto: Bengt Svensson

Under våren 2019 blev Polismuseet erbjudet att ta över en polis-mc från Gotland vilken levererades senare under sommaren. Det var en blå/gul Honda Varadero 1000cc från 2008. Detta är en av de ca 15 st av samma modell som Honda levererade till polisen. Denna mc var en av de första av en lite mer allround-typ av mc inom polisen.

motor-café
ISLE OF MAN CLUB SWEDEN



Isle of Man Club, Sweden, finns på Ribboda MC-service, Onsdagsträffar med fika 6/5 - 30/9. 30/4 och 1/5 Jorkas mc & loppmarknad.

Alla varmt välkomna!

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

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

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


SUZUKI
originaldelar



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

KARLSTAD



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



BMW Motorrad



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 Mc-polisveteranerna. Medlemsnumret finns på baksidan av veteranernas "polisbricka".

51 försäkringar finns redan med rabatterat pris.

Ring gärna för prisuppgift. Välkomna!

Polisens mc-utbildning under 2019

Under år 2019 hände det en hel del inom utbildningen av mc-poliser. Vårens omgång av mc – grundutbildningen ställdes in efter beslut om att utbildningen skulle genomlysas i syfte att höja säkerheten. En arbetsgrupp tillsattes som under året bland annat har arbetat fram en riskbedömning som kommer ligga som grund för ett antal förändringsförslag.

Den årliga fortbildningen för instruktörer kunde genomföras enligt plan. Fokus var inriktat mot att lära sig BMW 's olika säkerhetssystem samt få en förståelse för hur de fungerar. Utbildningen genomfördes på Kinnekulle ring och innehöll bland annat en teknisk genomgång av systemen, som BMW stod för, samt praktiska övningar. Följande övningar genomfördes.

- Broms över hinder. I den här övningen fick man känna på hur motorcykeln beter sig när man tvingas bromsa över ett farthinder, en trottoarkan eller liknande. Deltagarna fick öva på att bromsa både ståendes och sittandes. Deltagarna fick en känsla för hur chassit uppförde sig samt hur motorcykelns ABS-system klarade av hindren.
- Nödbroms i kurva. Här testades BMS 's nya ABS PRO system som skall klara av en panikbromsning i kurva. Deltagarna fick komma med kraftigt nedlägg i kurvan och genomföra en panikbromsning. I början tog det emot att bromsa med full kraft vid fullt nedlägg men efter några genomföranden kom deltagarna över sina mentala spärrar och litade på att systemet klarade det. Alla var överens om att det var en nyttig övning och att man måste öva på att våga lita på systemet för att klara av en paniksituation i skarpt läge.
- Bromsa av väg. Här var scenariot att man kommer för fort in i en kurva och tvingas räta upp motorcykeln och bromsa sig av vägen. Deltagarna fick testa på hur det känns att bromsa över olika underlag. Man började bromsa på asfalt för att sedan komma över på en grässträng för att sista bromsa stopp på lösgrus/sand. Ännu en nyttig övning där många deltagare blev imponerade över hur snabbt ABS-systemet kan ställa om när man bromsar över olika typer av underlag med stora skillnader i friktion.

- Sista övningen var en broms- undanmanöver. Här låg fokus på beslutsfattandet. Deltagarna ställdes inför olika förutsättningar där de ibland hann bromsa stopp innan hindret. Ibland hann de bromsa och göra en undanmanöver. Ibland hann de inte bromsa utan fick lösa situationen genom att endast göra en undanmanöver. Ibland gick det inte att komma runt hindret då gällde det att få ner farten så mycket som möjligt innan man körde in i det. Syftet med detta var att de skulle tvingas använda blicken i större utsträckning och öva på att fatta beslut samt att de skulle få känna på när det inte gick att undvika en olycka. Tanken med det sista var att de inte skulle ge upp och strunta i att bromsa utan att de skulle jobba så länge det gick med att försöka få ner hastigheten.

Under hösten så genomfördes två stycken omgångar av mc – grund. En i Stockholm och en i Skövde. Vi jobbade lite extra med att öka samsynen mellan utbildningsorterna samt att vi försökte införa lite nya moment i utbildningen. Efter utvärderingen så var båda utbildningsorterna överens om att de ändringar som gjorts fallit väl ut. Under hösten så genomfördes även en instruktörsutbildning. Även den har gjorts om en del, den är som tidigare tre veckor lång. Den består nu av en teoretisk vecka som samkörs med bilsidan. En praktisk vecka där vi fokuserar på att lära instruktörerna de praktiska övningar som vi har inom mc-utbildningen. Sista veckan var en blandning av teori och praktik där syftet var att deltagarna skulle få öva på att genomföra både teoretiska och praktiska lektioner.



De nya utbildnings-MC R1250GS.

Foto: Jakob Leo

Sist kan nämnas att vi har påbörjat inköp av nya utbildningsmotorcyklar. De gamla BMW f800R skall bytas ut mot BMW R1250GS. Vår förhoppning är att vi skall ha bytt ut alla innan år 2022.

Avancerad bilkörning i Belgien

År 1976 deltog 3 polismålade polisbilar i den internationella motortävlingen för polismän i Liège i Belgien. Då var det 21 polisrallyn i Liège som genomfördes den 29 - 30 maj 1976. Från Sverige deltog tre patrullbilar, en från Gävle, en från Jönköping och en från Eskilstuna. Rikspolisstyrelsen skrev tjänsteorden och uppmanade länsstyrelserna att frigöra de sex polismännen, från ordinarie tjänst, för att kunna deltaga i rallyt. Deltagarna var Bo Göran Tyrbjörn, Roger Larsson, Ingvar Nilsson, Gustav Jansson, Olov Runestig, Tommy Gustavsson samt mekaniker Åke Blomkvist.



Uppställda för start.

Foto: Roger Larssons bildsamling.

Tjänstebefrielsen varade mellan den 22 maj - 2 juni. Tävlingen genomfördes såldes på tjänstetid. Traktamenten och resekostnader bekostades av egna polisdistriktet.

Uppgifterna och bilderna kommer från kollegan Roger Larsson från Motala, men 1976 arbetade han på Övs i Eskilstuna. Roger deltog i tävlingen som kartläsare åt Bo Göran Tyrbjörn, som tillhörde Länstrafikgruppen.



Foto: Roger Larssons bildsamling.

Roger har berättat att de åkte till Liège en vecka innan tävlingen för att skriva noter till tävlingen samt att träningsköra på avstängda vägar. Tävlingen genomfördes och svensklaget, med de tre bilarna, kom på plats 1 - 3 och vann således sin klass. Total vinnare i tävlingen var ett ekipage i en annan klass. Det var givetvis ett heder-supplett att få representera Sverige och svensk polis vid tävlingen.



Foto: Roger Larssons bildsamling.

Efter genomförd tävling hölls bankett och prisutdelning för deltagarna och det svenska laget deltog i polisuniform.

Redaktionen för Mc-polisveteranerna önskar fler historier från denna tjänstenära tävlings-verksamhet. Finns det någon mc-polis från Sverige som tävlat på mc? Den som vet - skriv gärna några rader till oss!

Sören Wictorsson

Föreningens framtid, finns den?

Kommer föreningen Mc-polisveteranerna att finnas kvar om några år? Ja det är en fråga som vi tagit upp på några av våra styrelsemöten. Vi har bollat negativa och givetvis positiva sidor av problemet, men det känns lite svajig om inte fler kan engagera sig i föreningen. Många föreningar på ideell basis har fått läggas ner på grund av för litet intresse inom medlemskader, vågar vi hoppas att det inte ska behöva bli så för oss eller?

Mc-polis har under årtionden haft en viss "status" inom polisen men tiderna ändras och polisorganisationen med den. De senaste åren har trafikpolisen minimerats och endast ett fåtal finns kvar efter den senaste omorganisationen. Mc-utbildade poliser finns nu inom flera olika delar av organisationen och många får/kan bara köra mc då och då för att andra arbetsuppgifter prioriteras. Mc:n är nu bara en av många arbetsredskap för många av de mc-utbildade poliserna och inte som när många av er äldre medlemmar började, det enda under mc-säsongen.

Olika orsaker till styrelsens oro:

- Vi är drygt 460 medlemmar men bara ca 25 st (styrelsen borträknat) har kommit på de senaste årsmötena. Yngsta deltagaren senast var 60 år! Hur ska vi kunna få upp intresset hos de yngre medlemmarna?

- Är föreningens namn "Mc-polisveteranerna" tillräckligt lockande för en 25-30 åring som gått mc-kurs?

Känner sig den personen som en veteran? Namnbyte?

- Vi efterfrågar material till tidskriften och hemsidan på varje årsmöte men gensvaret blir i nästan alltid noll eller mer precist, kanske 3-4 st de senaste 10 åren.

- Vi har även en slutet Facebookgrupp sedan några år som bara används "sparsamt", denna skulle kanske kunna användas betydligt mer i div olika frågor, bildupplägg, berättande av intressanta händelser genom åren som mc-polis m.m.

Vi tror oss veta att ni allihop måste ha roliga-spännande-märkliga historier eller bilder att berätta/visa för oss andra. Om ni inte tror er kunna/inte vill skriva själva så kan ni bara skriva ett utkast så kan vi finslipa och hjälpa till att få det till en artikel i tidningen.

Vi vill inte se mörkt på framtiden MEN en förening kan inte bara vara det styrelsen gör. Det borde vara medlemmarna som är basen i föreningen. Vi i styrelsen gör nu ett försök med att förhoppningsvis få upp aktiviteten ute i landet genom att ta fram läns-/regionkontaktpersoner som ska bli en förmedlande länk mellan styrelse och medlemmar. Vi får se om det går och om det blir bättre.

Vi behöver få in tips och åsikter om hur ni medlemmar vill att föreningens framtid ska se ut.

Polisens Dag Ullevi, Göteborg, 1967

Undertecknad har efter begäran gjort lite efterforskning till bilden som visar en pyramidåkning med mc-poliser och polismotorcyklar som enligt ett vykort skall vara taget 1967 vid Polisens Dag på Ullevi.



Efter att varit i kontakt med broder Leif Granath, som började polisskolan i Göteborg i februari 1966. Så är vi överens om att bilden troligen är tagen 1966 – 1967. Antagandet till detta är på grund av de vita kopplen som används av mc-poliserna på bilden. Då de vita kopplen lämnades ut till de nya poliserna som började 1966 och efter förstatligandet av polisen 1965. Brodern uppgav att det fanns kurskamrater som fixade fram det gamla svarta kopplet för att inte se ut som en "aspirant" när de var ute på praktik-tjänstgöring.

Jag och broder Leif trodde oss se att

mc-föraren till vänster på bilden var Gunnar Dahlberg. Men vid kontakt med Gunnar, så var han inte av den uppfattningen. Gunnar som gick sin mc-polisutbildningen maj – juni 1966 uppgav att han varit med vid pyramidkörning på Ullevi men inte vid detta tillfälle då denna bild togs. Gunnar uppgav att när man stod uppställd innan infärd i Paradingången, kopplade man bort bromsljusen på polismotorcyklarna. Detta för att det inte skulle synas när man bromsade under pyramidkörningen.

Gunnar tog i sin tur kontrakt med en annan gammal mc-polisförare, Ulf Hagberg. Men de gick bet på vilka som var med på bilden. Ulf tyckte att jag skulle ta kontakt med Hans Rigdahl.

Hans som under ett antal år var min chef för Trafikpolisen i Göteborg och som idag kommit uppe i en aktningsvärd ålder av 92 år (snart 93) och är hur pigg som helst.

Hans som blev årets mc-polis 1968 kom med ytterligare god information. Hans tyckte dock det var svårt att se vilka kollegor som var med på bilden, på grund av bildkvaliten. Men han är säker på att mc-förarna till vänster och höger är bröderna Arnsand. På toppen av pyramiden tror Hans att det är en kollega vid namn Lerneryd. De flesta kollegorna på bilden tjänstgjorde vid Statspolisen sedermera Länstrafikgruppen i Göteborg.

Polismotorcyklarna på bilden är BMW R 60. Dessa mc hade man på Statspolisen/ LTG vid förstatligandet. Hans som var anställd av Göteborgs kommun körde BSA motorcyklar innan förstatligandet. BSA motorcyklarna kom sedan att bytas ut mot BMW motorcyklar.

Det har varit uppe till diskussion vad det var för mc-hjälmars som man använde. De hjälmar som man har på bilden hade mc-poliserna både inom statspolisen och kommunala polisen innan förstatligandet. Gunnar Dahlberg som gick en av de första mc-kurserna efter förstatligandet fick vid sin utbildning typ RP-hjälmen. Polisens Dag genomfördes under 60-talet på Ullevi med väldigt mycket publik. Under tiden har hört att det var upp emot 50 000 besökare, vet dock inte om det är sant. Men Hans Rigdahl uppgav att det var ”knöka fullt” på Ullevi, så det stämmer nog med antalet besökande. Man kan ju själv se på bilden att det är mycket

publik. Broder Leif som 1969-70 körde radiobil i 4:e vaktområdet blev beordrad att tillsammans med alla andra radiobilkollegor som var i tjänst att bege sig till Ullevi för att genomföra en kortgeköring inne på löparbanan. Det var fullt med ”Valianter” och andra polisfordon inne på löparbanan så de täckte hela varvet runt. De körde ett antal var till publikens uppskattning (”det var andra tider då”, egen kommentar).

I början av 70-talet så flyttades Polisens Dag till Mölndal för att sedan mer eller mindre försvinna för allmänheten. Idag genomförs Polisens Dag i Göteborg vid Polisens Sportcenter i Kallebäck med ett mindre antal besökare och som numera har anknytning till polisen.

Tack för den hjälp jag fått för att få fram uppgifter till artikeln.

Anders Granath



Var tredje som dödas på MC saknar körkort. I denna grupp är tre av fyra berusade och/eller drogpåverkade och tre av fyra kör en olaglig MC. Dessa allvarliga trafikbrott begås oftast av personer som inte bryr sig om trafikens lagar och regler. De stoppas inte av ATK. För att få stopp på dem krävs fler riktiga poliser på vägarna!

Med vänlig hälsning



Sveriges MotorCyklister

Mopedkommandot i Farsta 1973 -75

Ett team som skapade fruktan och trygghet

1971 började jag mitt arbete i dåvarande vaktdistrikt 12, Farsta, som sedan efter en omorganisation kallades Vd 4, Farsta. Efter något år blev jag tillfrågad om jag ville arbeta tillsammans med andra två poliser, Fritzhammar och Fellkvist. Vår arbetsuppgift skulle vara mopedövervakning. Liknande grupp inrättades i Vällingby, Vd 6 och om jag minns rätt även i Skärholmen, Vd 5. Vi fick några dagars utbildning i trafikregler och teknisk undersökning av misstänkt trimmad moped av Olle Olsson från Trafiksektionen.

Vi hade stora problem med ungdomar i förorterna som buskörde med mopeder, trimmade och otrimmade samt mopedstöld. Det var även modernt på den tiden att två st ynglingar på en moped roade sig med en inkomstutjämning genom att rycka handväskan från äldre damer. Det skapade naturligtvis otrygghet och otrivsel. Inom Vd 4:as område som sträckte sig från Hammarby/Nacka till Huddinge var det många skolvägar, parker och cykelvägar att övervaka. I Farsta fick vi förtroendet att planera för ett mopedkommando och till vårt förfogande fick vi en WW typ 1 och en Vespa 125 cc och att planera vår egen arbetstid i en månad på våren och en månad på hösten. Resultatredovisning krävdes och vi levererade. Områden med problem identifierades och följdes upp med spaning och ingripande med lagföring som slutresultat. Arbetet resulterade i att ca 30-35 mopeder kontrollerades för

”trimmning” under en månad, trimdelar beslagtogs och förarna lagfördes för olovlig körning. Vaskryckningarna minskade också drastisk samt en och annan stulen moped återfördes till den rätta ägaren.



Från v: Tommy Ederyd, Per Anders Fritzhammar, P-O Nordqvist Foto: Bert Nyman, Christer Lindström, Studio L O N, Stockholm maj 1973.

Arbetet var fritt och självständigt. Två man i bil och en på Vespan som vi hade norpat från utredningssektionen i Farsta efter det att vi dammat av den (ingen utredare använde nämligen den). Vi tränade på den innan läget blev skarpt. Den som för dagen var Vespaförare fick åka in i parkerna och leta mopeder. Bilen avvaktade i parkernas ytterområde och tog hand om ynglingarna som stoppats av Vespaföraren. Tro det eller ej men det var en effektiv arbetsmetod som skapade respekt hos ynglingarna. Vi fick höra rykten om att vi var superbra på att köra, kunde också köra på bakhjulet på Vespan, vilket vi naturligtvis inte dementerade. Det var alltså ingen idé att försöka köra ifrån oss, gick ryktet.

Naturligtvis gick det åt pipsvängen för oss ibland eller rättare sagt ganska ofta, Vespan var ett mycket spännande fordon att köra, framför allt inte där man ska köra Vespa. Ofrivilligt användande av textilbromsen skedde då och då men ingen gjorde illa sig. Artikelförfattaren behåller några episoder för sig själv men kan inte låta bli att delge läsaren ett par stycken.

Mörk septemberkväll, parkövervakning mellan Högdalen och Bandhagen. Vespa med förare åker in i parken för att leta en trimmad moped som hördes och var utan ljus. Vi spanade i bilen då vi hör den mörkklagda mopeden komma med Vespan efter då dennes ljus plötsligt börjar snurra runt i en cirkel för att efter ett par varv slockna med ett plåtskrammel och en harrang med svordomar från föraren. Halvljuset på Vespan blinkar några gånger till ljudet av en polis som försöker och lyckas kicka igång den. Det lyckas tills slut och han kör fram till oss, förbaskad och med delar av gräsmattan på hjälmen.

En eftermiddag i Bagarmossen patrullerar vi på Byälsvägen med Folkvagnen som följs av Vespan på korrekt avstånd. Vi beslutar oss för stanna och kontrollera en

mopedist men föraren av Vespan tar ett annat beslut. Vi hör en kort inbromsning, bilen ruskar till och mellan mopedist och oss flyger en konstapel som landar elegant framför bilen. – Säg ni vad han flög, utbrister ynglingen.

Ingen skada på bilen, Vespan eller på konstapeln som något förvånad reser sig och borstar av dammet.

En polis Andrew, sprang faktiskt ikapp en trimmad moped som försökte smita. Imponerande löpsteg.

En slutsats är att bilda ett team för en kortare period, med en utpekad arbetsuppgift och med resultatredovisning och att de får stor frihet att planera arbetet ger arbetsglädje och resultat. De som har arbetat i mopedkommandot under den tid jag arbetade i Farsta var: Per Anders Fritzhammar, Nils Bonny Fellqvist, Karlsson, Andrew Sörensson, Leif Sandkvist, Tommy Ederyd och undertecknad P-O Nordqvist

(Tyvärr har några förnamn fallit i glömska vilket jag ber om ursäkt för och skulle jag glömt att namnge någon polis ber jag om ursäkt även för det).

P-O Nordqvist

VI SAKNAR FORTFARANDE MÅNGA AV ERA MAILADRESSER

Ni som inte lämnat någon mailadress riskerar att missa en del information om föreningens verksamhet eftersom vi endast mailar ut viss information, frågor till er m.m. Maila din e-post till info@mc-polisveteranerna.se eller ring oss.

Rikspolisstyrelsens läromedelskommitte

Under 1970 och 80-talen hade RPS en organisation för att ta fram läromedel till polisorganisationen. Bland annat skrevs det ett antal böcker både för grundutbildningen och fortbildning. Lärobokskommitten var underställd utbildningsbyrån på RPS. Det är tre böcker som berör trafiksäkerhets/trafikbrottsarbetet samt bilkörning och mc-körning.



Den första boken heter Allmän Polislära - Motorfordonskunskap - Personbil. Redaktör för den boken var kollegan Sven-Olof Nyberg och illustrationerna var tecknade av Ulf Bottne. Det är fantasitiskt fina och detaljrika teckningar som beskriver olika situationer i bilkörningen. Andra upplagan kom så sent som 1989, men en del bilder har svart/vita bilar, så första upplagan borde ha kommit på 70-talet. Den andra boken heter Allmän Polisiära - Ordningspolistjänst - Trafik. Enligt förordet hade poliskommissarierna Stig Ander och Gustav Blom varit ansvariga redaktörer. Boken är utgiven 1982. Boken beskriver ingående hur trafiksäkerhetsarbetet kan och bör utföras. På en bild finns en mc-polis under trafikövervakning.

Den tredje boken heter Allmän Polislära Motorfordonskunskap - Motorcykel. I

redaktionen för denna bok har ingått kollegorna Sven-Olof Nyberg, Inge Bisther och Sten Liljeberg. Även i denna bok är illustrationerna tecknade av Ulf Bottne. Hela boken är fylld av konstverk med polisiära mc-förarsituationer. Första upplagan kom 1978 och den andra 1984. Huvuddelen av bilderna beskriver en polisman med svart uniform med koppel, men även en del bilder med den ljusblå skinnuniformen, som kom 1982. Boken är på över 220 sidor och beskriver de flesta situationer som en mc-förare kan hamna i. Boken kan fortfarande vara aktuell vad det gäller den grundläggande mc-körningen.

Som komplement till böckerna fanns det färdigplanerade kurser på myndigheterna, samlade i en utbildningsväska. Den innehöll kursplaner, OH-bilder, diabilds-kassetter m.m. Allt för att hjälpa länsinstruktören, som hade till uppgift att planera och genomföra olika trafikutbildningar på lokal och regional nivå.

Flera av de kollegor som nämnts har varit medlemmar i Mc-polisveteranerna. Sven-Olof Nyberg kom ursprungligen från Uppsala. Inge Bisther kom från Norrköping och han var under många år chef för trafikutbildning, då den fanns i Strängnäs. Sten Liljeberg tillhörde LTG i Falun och var bland annat kurschef på vinterutbildningarna. Gustav Blom fanns på trafikpolisen i Stockholm. Inge Bisther och Gustav Blom var tidigare hedersmedlemmar i Mc-polisveteranerna.

Sören Wictorsson

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!



Den nu förestående renoveringen av Volvo 145.

Foto: Bengt Svensson

Den nu förestående aktiviteten är renovering av en Volvo 145:a från 1972 som tjänstgjort som svart/vit hundbil i Vilhelmina polisdistrikt.

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





Den tidens eleganta fabrikslogga.

Foto: Bengt Svensson

REX, 1934, POLISMOTORCYKEL

Med hjälp av mc-polisveteranerna har Polismuseets fordonssamling kompletterats med en mc från 30-talet. Därmed finns det representation av den fordonstekniska utvecklingen av polisen från 1910-talet och framåt. Från 1930-talet har det saknats en riktig polismotorcykel, där historien är känd som ett polisfordon.

Motorcykeln har köpts av Sven Friberg i Karlskoga, som har renoverat den till så nära originalskick som möjligt.

Sven fick i sin tur ärva ett vrak till mc under 70-talet av en släkting, men ingenting var känt om dess ursprung. Under renoveringen hittades namnet REX instansat på framgaffeln. Därmed kunde forskningen påbörjas.

I arkivet hos Rex-fabriken framkom att denna mc var en specialbeställning av polisen i Halmstad. Ramen är förlängd för att få plats med en större motor än originalmotorcyklarna. Mc:n har en tvåcylindrig JAP-motor på 1000 cc.



En fantastisk JAP-motor på 1000 cc

Foto: Bengt Svensson



En imponerande ljuddämpare från år 1934.

Foto: Bengt Svensson

Enligt hörsägen var mc:n utrustad med sidovagn med plats för två passagerare. Tyvärr har inte sidvagnen påträffats och det finns heller inga tydliga fotografier från tiden, hur den har sett ut.

Tänk om sidvagnen kunde rekonstrueras och nytillverkas för att få ekipaget komplett. En utmaning för museet att fixa detta.

När Sven hade renoverat mc:n färdigt, så blev den återregistrerad och han

har därefter kört åtskilliga veteranrallyn under årens lopp.

Mc:n är sålunda helt unik, då den har brukats av polisen i Halmstad under trettio-tioalet. Den var dessutom specialbeställd för dåtidens behov av transporter och uttryckning, med större motor, längre ram, röda lyktor framtill och sidovagn för två personer. Sålunda kunde fyra personer transportera sig. Det var säkert naturligt att Rex fick uppdraget att ta fram denna mc, då fabriken låg i Halmstad.

Vi i Mc-polisveteranerna är mycket nöjda med förmedlingen av Rexen till Polismuseets fordonssamling och att kunna visa trettiotalets uttryckningsfordon.

Vi tror också att denna mc är den äldsta, kända polismotorcykel som finns bevarad i landet. Ett stort TACK till Sven och hans fru Viola, att polis-museet fick köpa Rexen. Den kommer kunna visas för allmänheten under många generationer framöver.

Sören Wictorsson



SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Mer än bara en sport

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








Föreningens samarbeten med Polismuseet

Några i föreningsstyrelsen har under många år hjälpt Polismuseet med underhållet av fordonen i museets samling och visningar av denna men även med körningar av museifordon till olika evenemang.

Blåljusgala på Circus 4 maj

Blåljus i samverkan arrangerade den 4 maj en blåljusgala som startade med fordonskortege från Kungsträdgården och ut till Circus där galan ägde rum. Vi hade Porschen inne på stora scenen och körde med en BMW R 75 (Christer Olofsson), Volvo Duetten (Bengt Svensson) och Valianten (Ragnar Pålsson).

Ett stort antal blåljusfordon, både gamla veteraner och nyare, visades upp för allmänheten liksom mycket av den utrustning som de olika blåljusgrenarna använder vid sina uppgifter.



Christer Olofsson under förberedelserna vid Kungsträdgården *Foto: Bengt Svensson*



Porschen på Circus stora scen var ett fint blickfång under den stora kvällsgalan.

Foto: Bengt Svensson



Limousinrad vid Biskopsudden på Gärdesloppet med Polismuseets Volvo 760 närmast

Foto: Bengt Svensson

Prins Bertil Memorial 19 maj

Under 2019 var vi bl.a. delaktiga i Prins Bertil Memorial den 19 maj, även kallat Gärdesloppet. Detta evenemang börjar alltid med en samling av alla deltagande ekipage, drygt 400 st, som de senaste åren ägt rum i Hagaparken, Solna.

När alla kommit på plats och de utdelade frukostpåsarna intagits har Polismuseets fordon kört främst i en lång fordonskortege med alla deltagare genom Stockholms gator och ut till Djurgården och Biskopsudden. Där har vi sedan visat fordonen och pratat polisiär fordonshistoria med besökande människor under dagen.

Vi har bytt fordonstyper olika år, vissa år limousinerna andra bara svart/vita bilar och ibland både bilar och några gamla polis-mc. 2019 hade vi två limousiner och en mc, Cadillac -66, Volvo 760 samt en BMW R75.

Deltagare var Ragnar Pålsson, Bengt Svensson, P-O Nordqvist och Ammi Westberg.

Vi kortegekörde och stod sedan uppställda tillsammans med 2 av hovstallets Cadillac limousiner.

När evenemanget började klinga av och vi höll på att packa ihop fick vi ett sista besök. Detta av kronprinsessan Victoria och hennes lille son prins Oscar som ville titta på motorcykeln.



Bengt Svensson, Ammi Westberg, Ragnar Pålsson och P-O Nordqvist vid Cadillacen på Gärdesloppet

Foto: Bengt Svensson

Polismuseets Öppet hus 1 juni

Två veckor senare den 1 juni var det dags för Polismuseets Öppet Hus för fordonssamlingen i Tullinge.

Här var vi några stycken från föreningen, personal från museet på Djurgården samt några hjälpsamma kamrater och närstående som hjälptes åt visa fordonssamlingen samt servera kaffe, korv m.m. Ca 800 besökare kunde räknas in när dagen var över.

Vid detta evenemang hade även några andra uttryckningsfordon bjudits in och denna gång kom bl.a. en ambulans byggd på Volvo Duett (Joachim Carlsund) och en bärgningsbil, byggd av en Volvo PV 56 (Johan Berg - "Skridsko-Johan"). Denna bil byggdes om av Stockholmspolisen och har bl.a. bärgat museets Packard, Svarta Majan, när den fick stopp vid något tillfälle under sin tjänstgöring.



Ragnar Pålsson och Thomas Kuntze laddade för mottagning av Öppet hus besökarna

Foto: Bengt Svensson



Volvo Duett ambulans till vänster och

Volvo PV 56 bärgningsbil Foto: Bengt Svensson

Stockholm Car Meet 3 augusti

Nästkommende evenemang var Stockholm Car Meet på Solvalla den 3 augusti. Här blev det bara Volvo Duetten med Bengt Svensson som var på plats, plus ca 1700 andra fordon och ca 4000 besökare. En solig fin dag med många bilentusiaster på plats och det kändes efteråt nästan som de flesta var och tittade på Duetten och pratade polisbilar.



Polismuseets Volvo Duett tillsammans med en ambulans byggd på Volvosugga.

Foto: Bengt Svensson

Klassikers sommarträff 21 september

Den 21 september var det dags för årets sista tillställning vilket var tidningen KLASSIKERS stora sommarträff vid Skoklosters slott utanför Sigtuna.

Här representerades Polismuseet med Opel Kapitänen (Bengt Svensson), Volvo Duetten (Kjell-Arne Stamvall) samt en gul/blå ”hockeyklubba” VW buss (Mikael Norén).



Opel Kapitän, Volvo Duett och VW bussen vid Skoklosterträffen

Foto: Bengt Svensson

Visningar m.m.

Förutom dessa evenemang har vi i föreningsstyrelsen haft ett antal visningar av fordonssamlingen i Tullinge för inbokade grupper.

Vi har även hämtat ett nytt renoveringsobjekt till museet, en Volvo 145 från 1972. Bilen har tidigare gått som hundpolisbil i Vilhelmina polisdistrikt. Vi har även tagit emot en del polisiär utrustning och uniformsdelar ifrån föreningsmedlemmar som städat i sina källarförråd m.m. Har ni gammal polisiär utrustning liggande är det bara att höra av sig till museet eller någon av oss i styrelsen så tar vi hand om det.

Bengt Svensson

Motorcykelkurs 1977-03-28, elever



Foto: RPS Trafikutbildning

Första raden från vänster: T R Andersson, Ts, Göteborg, K B Axelsson, Ltg, Ljungby, J B I Bålhammar, Ltg, Solna, K K G Dahlström, Ltg, Örebro, H Gustafsson, Övs, Linköping, L-G Hagman, Ltg, Örebro

Andra raden från vänster: J E T Hedström, Ltg, Uppsala, E A Johansson, Drs, Malmö, S G E Johannsson, Ts, Örebro, K G Josefsson, Ltg, Skövde, L I Carlsson, Ltg, Kristianstad, S R Karlsson, Ts, Norrköping

Tredje raden från vänster: K E Collin, Ltg, Vänersborg, K R Lundgren, TT, Stockholm, N-B Lundqvist, Vd 3, Göteborg, L-Å B Magnusson, Ltg, Malmö, CC Olsson, Vd 5, Göteborg, B L F Paulsson, Drs, Malmö

Översta raden från vänster: L R Segerström, Övs, Karlstad, S B Stansvik, Vd 1, Göteborg, J Å O Svensson, Ltg, Malmö, J O C Thulin, Ts, Malmö, S L Törnqvist, Ltg, Vänersborg, J T Åslundh, Ltg, Solna

Motorcykelkurs 1977-03-28, instruktörer



Foto: RPS Trafikutbildning

Sittande från vänster:

Pa Ingemar Lindblad, Ts, Malmö
Pa Kjell Karlsson, Ltg, Växjö
Pa Göran Bergqvist, Ltg, Jönköping

Stående från vänster:

Pa Bo Gustafsson, Ts, Göteborg
Pa Rune Peterson, Ltg, Umeå
Pa Ingemar Holmberg, Ltg, Skövde
Pa Bengt Cronqvist, Ltg, Örebro

POLISMÄSTERSKAP I KÖRGÅRDSKÖRNING 2020

Mc-polisveteranerna planerar för att genomföra den tidigare genomförda trevliga tävlingen i polismästerskap i körgårdskörning. Tävlingen planeras att genomföras i Stockholm eller någon av de närliggande kommunerna.

Preliminär tidpunkt för genomförande 2020-05-23 kl 12.00
(beroende på tillgång mc kan tiden flyttas).

För ytterligare information och för anmälan se vår hemsida.

Vår hedersmedlem och mc-fantast berättar om sitt polis- och mc-liv

Året är 1962. John F Kennedy är mitt i sin korta presidentperiod. Kubakrisen är ännu ett halvår bort. Jag kör Silverpil, helst i skogen, och har bestämt mig – jag skall bli polis. Man kunde göra lumpen tidigare och mönstringskaptenen på P 7 upplyser att jag tagits ut till 15 månaders underofficersutbildning och frågar ”Kan Holm tänka sig att rycka in redan nu till sommaren?” ”Jaha?” och ”Javisst!”.

Jag har nyligen fyllt 17 och mor Anna gråter en skvätt. Yngst på Studentkompaniet, yngst på hela regementet. Efter ett års harvande i pansarbandvagn kommer en veckas befriande mc-utbildning på Monark Blue Arrow. ”Håll er i spåret. Inga omkörningar!” - Nä, det här går för sakta – jag har ju kört cross!!! Efter en halv minut står ”Blarren” djupt i en skyttegrup. Tjänstevikt 165 kg. Phuuu...

Det blev inget MUCK. ”Kan Holm tänka sig att bli reservofficer?” Det är fortfarande ett år tills jag kan komma in på polisskolan, så ”Ja”. Kadettskolan på P 1 i Enköping, pansarskytteplutonchef på Revingehed på vintern (sergeanten är yngst på plutonen!!!) och ROK I på P 1. Det är vår 1964 och vi får sprillans nya Jawa till några dagar på Pepparotsbanan. Min går för fett i körgården så jag skruvar av förgasarlocket och sänker trottelnålen ett hack. ”Vad i h-e gör kadetten?” Jag förklarar för en som int´ begrip, men får betyg 10 i Motortjänst!

Äntligen polis! 19-årsdagen har passerats och jag är polisskolemyndig. Ett år senare, sommaren 1965, patrullerar jag ut på Malmös gator, men känner mig ärligt talat inte riktigt torr bakom öronen. Samtidigt är det tre år sedan inryckningen och jag blir fänrik, Sveriges yngste officer i fredstid. Det håller antagligen än....

Drömmen – som sprack. Under praktiken har jag åkt flera pass i hundbilen. Jag fastnar direkt, läser allt på Stadsbibliotekets hundhylla, söker förgäves en bra vuxen hund, första valpen är inget polisämne. Efter många bedrävelser och en sorg köper jag en ny valp. Min Alvsjö Helos sänker en viftande man bakom mig redan som unghund. Yes! Bra mentaltest, vi tar bevaknings- och patrullcert, tränar en fridag varje vecka med hundförarna, tävlar i segrarklass spår och vinner hederspris som Malmös lydigaste hund. Det borde väl räcka? Efter fyra intensiva hundår åker två äldre hundkollegor på hundförarutbildning. Jag är trea på listan. Min tur nästa gång – som jag längtar! Men..... då skall alla utepoliser helt plötsligt göra ett utredningshalvår. Bara ryttare och hundförare slipper. Nästa gång är jag 10a på listan. Endast en av de nio före mig har hållit i ett schäferkoppel. Och det var mest hans fru som fostrade den hunden. Fy f-n! Jag blir arg, ledsen och förbannad, men mot den heliga åldersordningen, stödd av facket, är jag chanslös.

På fyra år läser jag in en jur. kand. samtidigt som jag jobbar fullt. Snittstudietiden är 5½ år, så jag är väl rejält förbannad. Men inte bitter – jag stortrivs som radiopolis i Valianten med härliga kollegor. Winn, som var polis till pensionen, blir min bästa vän för livet.

Det är jul 1974. ABBA har vunnit med Waterloo. Dottern Jessica fyller snart 2. USA har lämnat Vietnam och det krig som så mycket påverkat polisjobbet även här hemma är snart slut. Saigon blir Ho Chi Ming City – den ultimata förnedringen av förloraren... Jag gör sista passet som chef för min radiobilgrupp. Lämnar in skinnjackan och Walther PPn och känner mig lite naken. Under hösten har kollegan Roland Ståhl (senare bitr chef på Rikskrim) och jag försvarat vår slutuppsats om "Polismans omhändertagande av farlig alkoholist". Med 24,25 poäng av max 24 i jur kand-examen (jag får lite extra för mina 10 polisår!) får jag tingsmeritering i Malmö och får som notarie och som domare möta gamla busar och en och annan vittnande kollega. Det känns bra! Kör Honda XL 250 till jobbet, vilket leder till många höjda ögonbryn på Malmö Tingsrätt! Men borgmästaren/lagmannen vill gärna titta på Hondan då och då!

Första steget mot Stallarholmen är en notis i Mc-Nytt. Sveriges Motorcykelhandlare, SMR, söker en ombudsman på deltid. Mc-branschen – klart intressant och det skall nog hinnas med utöver jobbet på Tingsrätten. Jag får uppdraget och när "stora" McRF söker ny vd får jag jobbet. Vi slår ihop de båda och struk-

turerar jobbet i sju "nyckelområden". Då är det sensommar 1977 och mina 2½ år på Tingsrätten är slut. Kapten Holm växlar samtidigt över till spaning och blir underrättelsechef på pansarbataljon. Två nytändningar samtidigt! Så bra det blev ändå...

Nästa steg mot Stallarholmen – men det vet jag ju inte då - är TSVs Mc-grupp, där jag samarbetar med hedersmannen Bertil Fredriksson, mc-polis i Stockholm under den svart-vita tiden och senare poliskommissarie på RPS. Vi blir mycket goda vänner. TSVs Mc-grupp bygger upp den civila avrostningen, utbildar instruktörer, lägger kloka synpunkter på utbildning och förarprov, försäkringsfrågor, mm. Jag blir bl a väldigt medskyldig till den särskilda enduroförsäkringen som Folksam blev först med.



Lars Holm och Sören Wictorsson på Sviestadår 1993
Foto: Göran Billeson

Enduro – från pyton till passion. 1980 (då är jag 35) lockas jag att starta i min första enduro-tävling. I Tranås, dit de släpat all sten i Småland! Jag bryter av utmattning – aldrig mer! Men med bättre hojar, mycket löpträning, styrketräning, några crossträningsläger



Enduroperioden

Foto: Lars Holm

och massor med timmar i endurospåren, blir jag vad man kanske kan kalla elit-motionär. Klubbmästare hemma, sex Gotlands GN (oftast bland de bästa 10 % totalt), ett Six Days som föråkare till landslaget och ett som förare 1990 i Västerås i "Team Mc-branschen". Där genomför vi tre förare faktiskt sex dagar – sammanlagt! Jag leder enduron i FMCK Malmö, är tränare, funktionärsutbildare och tävlingsledare för två nya tävlingar vi startar upp – att man hinner!???

Flera år under 80- och 90-talen får jag också glädjen att delta i Malmöpolisens avrostningar. Träffa gamla kollegor och köra motorcykel – kan livet vara bättre? Asfalt är ju inte min bästa gren – där blir jag fråntakt – men på grusproven är jag oftast snabbast med min BMW K 75 S. Det är förstås lite fusk – jag är ju ständigt avrostad genom enduron året runt.

Och nu öppnas dörren till

Stallarholmen! Men det vet jag ju inte

då. Bertil Fredriksson får mig invald som hedersmedlem nr 4 i Mc-polisveteranerna, efter storheter som L-E Freeman, Jacob Douglas och CG Hammarlund. Jag är både stolt och glad!

McRF har nått sina mål inom alla nyckelområden. EU har hjälpt till trots att det är två år kvar till Sverige blir medlem. Jag är nöjd och säger upp mig. Det blev 16 år och över 15 000 mil i BMW-sadeln på många och långa tjänsteresor! Ett gammalt foto ur Sören Wictorssons gömmor från tack- och avskedsarrangemanget på Sviestad i Linköping 1993 avslöjar att han och jag har setts förut!

Mot nutiden. Fr o m 1994 blir det 18 år på småföretagarorganisationen Företagarna i fyra olika jobb. Därmed skruvas mc-intensiteten ner några snäpp. Jag verkar i FMCKs riksstyrelse ett antal år – föga förvånande strukturerar vi arbetet i sju nyckelområden! - men lämnar enduroansvaret i FMCK Malmö i och med att jag flyttar från stan. Min älskade Heléne lockar mig till Östergötland år 2000 och jag lockar henne att köra Suzuki 250 några år.

Vi jobbar hårt tillsammans på Företagarna Östergötland, strukturerar arbetet i fem (häpp!) nyckelområden och antalet medlemmar ökar mest i Sverige! BMW K 1 på väg (snygg men tråkig), KTM 300 2-takt (ful men kul) i endurospåren, ibland som tränare, tills knäna säger stopp. På senare år en och annan Skånetur till Janne Huzells minne och KulTur i Östergötland 2018, allt på grusracern KTM 690 Enduro.

Den fick i vintras sällskap i garaget av en annan favorit, en BMW K 75 RT -92 i kanonskick. Den som luktade bränt.

BMWn har svalnat under lunchen. 10 Mc-polisveteraner kränger på sig jackor och hjälmar utanför Vårdshuset Gripen i Stallarholmen. Det är KulTur 2019. Solen skiner. Vägarna har torkat upp efter gårdagens regn. Järnet, Sunkan och Kihlle stämmer av det sista innan Järnet tar täten. Snart luktar det nog bränt igen...



Sören Wictorsson, Lars Holm och Göran "Järnet" Järnebrant vid KulTur 2019

Foto: Göran Järnebrants fotosamling



Kärt återseende på Polismuseet: Valianten - min arbetsplats i fem år. Foto: Göran Järnebrant

Lars Holm, hedersmedlem nr 4

Fotnot: Pkom Bertil Fredriksson arbetade på RPS med trafikrelaterade frågor. Han var hedersmedlem hos Mc-polisveteranerna.

Bli medlem

Vi är över 460 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 Nordquist,
Linnévägen 41
791 32 Falun**

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 dekaler. Du betalar 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 2019

Styrelsen har under året utgjorts av:

Ordförande:	Ragnar Pålsson
Vice ordf:	Sören Wictorsson
Sekreterare:	Per-Ove Nordquist
Kassör:	Ulf Emilsson
Klubbmästare:	Bengt Svensson
Suppleant:	Christer Olofsson
Suppleant:	Göran Järnebrant
Revisorer:	Leif-Åke Andersson Anders Halvarsson
Revisorssuppleant:	Håkan Wrejde
Valberedning:	Hans Back Örjan Brodin 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 35:e årsmötet deltog 31 medlemmar.

Under året har 10 styrelsemöten genomförts.

Den 31 december 2019 hade föreningen 459 medlemmar varav 9 hedersmedlemmar.

Årsmötet 2019

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.



Mcdoctorn
service reparation reservdelar
www.mcdoktorn.se 0457-811 80
Vi har det mesta
för din motorcykel

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:

- En ny aktivitet i Stockholm – Blåljusgala på Cirkus den 4 maj
- Gärdesloppet på Djurgården i Stockholm den 19 maj
- Öppet hus för fordonssamlingen i Tullinge den 1 juni
- Stockholm Car Meet 3 augusti
- Kul-Tur runda i augusti månad inom Uppland och Västmanland med 10 deltagare. En aktivitet som numer är en tradition
- Klassiker sommarträff den 21 september
- Medverkat vid ett antal visningar av fordonssamlingen
- Medverkan vid tidningsreportage om trafipaxverksamheten

Styrelsen planerade att genomföra tävlingen Polismästerskap i körgårdskörning, men på grund av praktiska hinder fick detta arrangemang ställas in.

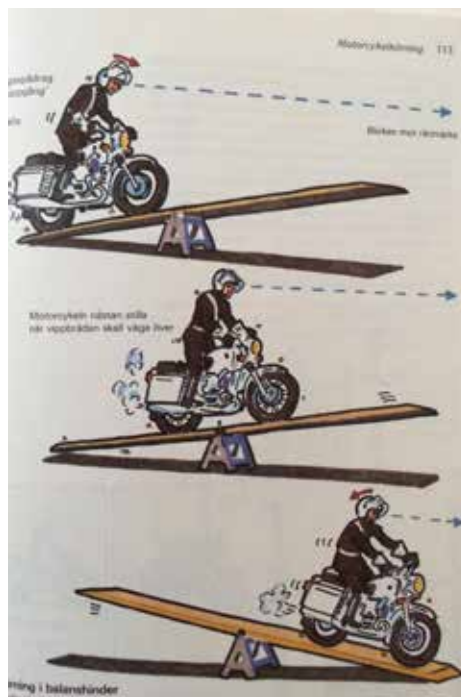
Som tidigare år har styrelsen bedrivit ett kontinuerligt underhålls- och servicearbete med museets fordonssamling samt medverkat vid utvecklingen av fordons-samling och lokalen.

Några arbetsdagar har som tidigare år 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



Utdrag ur utbildningsböckerna som beskrivits i tidigare artikel.



**BMW
MOTORRAD**

F 900 R TAKE THE SCENIC ROUTE THROUGH LIFE



MAKE LIFE A RIDE
