Upplaga: April 2021

MED ÖPPET VISIR

Mc-polisveteranernas årsskrift 2020

Grundutbildningen för mc-förare polis genomfördes i Helsingborg och bland annat på den nedlagda flygflottiljen F10:s övningsområde den 19 mars 2008. Ett av utbildningsmomenten var en lättsitsbana innehållande en vattengrav vilken forcerades med för motorcykel i lämplig hastighet. Flottiljen avvecklades den 20 december 2002. *Foto: Lasse Svensson*

Kenneths
MC-SERVICE
Göteborg
Auktoriserad verkstad samt
försäljning av resevdelar & tillbehör
Tagenevägen 21 425 37 Hisings Kärra
031-516412 - www.kennethsmc.se
HONDA
BMW Motorrad
Kawasaki
TOURATECH
GÖTEBORG
ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

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:	Per-Ove Nordqvist och Ragnar Pålsson, Mc-polisveteranerna Linda Olsson, Manana Web
Adress:	Mc-polisveteranerna, c/o P-O Nordqvist Linnévägen 41, 791 32 Falun
Redaktionen:	P-O Nordqvist, Linnévägen 41, 791 32 Falun, tfn 070-539 87 51
Email:	info@mc-polisveteranerna.se
Webbsida:	www.mc-polisveteranerna.se
Plusgiro:	487 72 90-9.

Detta är den 37 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:

Ragnar tackar för sin tid	4	Facebookgrupp	20
Erfarenheter från en kursdeltagare	6	Kulturrunda Småland	22
Krönika om MC-eskorter	8	Samarbeten med polismuseet	26
Nytt företag bygger polisens	11	Motorcykelkurs	28
Den första MC-kursen	12	Nytt fordon på väg in	30
MC-polisen Björn Gustavsson	15	Bli medlem	32
Vi hade iallafall tur med vädret	16	MC-körning i Spanien	33
Sverigebesök av Påven	18	Verksamhetsberättelse	34

Ragnar tackar för sin tid som ordförande

Efter 12 år som ordförande i föreningen var det dags att lämna över ansvaret till den yngre generationen.

Att vara ordförande har varit en rolig, utmanande och stimulerande tid. Jag har uppskattat att få träffa och förnya bekantskapen med mina tidigare arbetskamrater och kompisar från min tid som trafik- och mc-polis. En period i mitt liv som jag ofta tänkt tillbaka på som den bästa tiden i mitt yrkesliv. Det har också varit mycket spännande att få träffa alla dessa andra medlemmar i föreningen, både veteraner och aktiva mc-poliser.

En speciell utmaning var att ta över efter Janne Huzell. Han som var en av de främsta initiativtagarna till bildandet av vår förening och till skapandet av f.d. Polistekniska museet. Under min tid har föreningen lagt ned mycket tid och arbete på att stödja Polismuseet med att forma och utveckla främst fordonssamling till vad den är idag. En mycket spännande del av ordförandeskapet.

Det har varit en förmån och ett stort förtroende att få vara ordförande för Mc-polisveteranerna.

Ragnar Pålsson

Föreningens nya ordförande

Det är hedersamt, spännande och ansvarsfullt att bli vald som ordförande för Mc-polisveteranerna efter Ragnar.

Jag vill därför börja med att rikta ett varmt tack till Ragnar Pålsson som varit föreningens ordförande sedan 2008 och för hans hängivna och kunniga ordförandeskap som på ett förtjänstfullt sätt bidragit till föreningens ständiga utveckling. Ett varmt tack också till Christer Olofsson som valt att sluta som suppleant.

Jag är från Dalarna och har ett förflutet från Stockholm under hela sjuttiotalet. Arbetade tre år på Trafiksektion där jag under god fostran införlivades i trafiksäkerhetsarbetet för att vid barnens skolstart flytta ”hem” till Falun. Intresset för trafiksäkerhetsarbete innebar sedan en placering på Länstrafikgruppen i Dalarna och bland annat vinterutbildning på motorcykel med många galet kalla timmar men också vansinnigt roligt på många olika vinterevenemang i Dalarna.

Genom trafiksäkerhetsarbetet har arbetsuppgifterna varierat genom åren på Trafikpolisen Dalarna, Polishögskolan och på Rikspolisstyrelsen. Det finaste av allt var dock att vara motorcykelpolis. Privat har jag har ett stort intresse för motorcyklar med en BMW i garaget. Gift med min kära Gunnel. Jag gläds också mycket åt det kamratskap som motorcyklar ger och har givit och det intresse som förenar oss alla.

Tack kära läsare för att jag fick ta Din tid i anspråk. Jag ska arbeta för en fortsatt trivsam dialog med Dej och med en förhoppning om att vi alla kan träffas i olika sammanhang och i aktiviteter så snart denna pandemi har förpassats dit den hör hemma.

Var rädda om er, era nära och kära och varandra så länge.

P-O Nordqvist

P-O Nordqvist avtackar Ragnar Pålsson
Foto: Bengt Svensson

Thord Åberg, ny medlem och sekreterare i styrelsen

Född 1949 i Umeå, Västerbotten. Alla sa ”vi flytt int” men 1971 tog jag min Opel Commodore och drog till Stockholm för att börja polisskolan den 1 nov. Vilken upplevelse att komma till ”storstan”. Hemma hade vi inga höghus, inga trafiksignaler och ingen köbildning.

Efter avslutad polisutbildning arbetade jag som ordningspolis på Södermalm (VD 3). En tid jag minns med glädje.

Intresset för trafiksäkerhet och bilar gjorde att jag 1979 fick tjänst på trafikavdelningen i Västberga (54/T). Trafikutbildningarna kom slag i slag. TRÖ I: 1979, TRÖ II: 1980 och kronan på verket, motorcykeltjänst 1981. Övriga trafikutbildningar traffipax, radar, polispilot, instruktör för utryckningsförare och farligt gods genomgick jag fram till 1987.

Vid sammanslagningen med LTG, Solna 1989 fick jag bli gruppchef för en av de nybildade trafikgrupperna i Vreten. Ännu en trevlig polisiär tid.

År 1995 bildades nya trafikgrupper i polisdistrikten och jag fick förmånen att som chef, bygga upp ett nytt ”Trafikpolisen City”. Vi startade med 10 ordningspoliser, 8 trafikpoliser och 8 trafikutredare. Fordon och annan utrustning ”ärvde vi från Vreten”

Ännu en givande och härlig polisiär tid. Trafikpolisen City blev i Stockholms län ”navet för trafiksäkerhetsarbetet”.

Mitt val att bli polis, 40 år, har jag aldrig ångrat.

Thord Åberg

Erfarenheter från en kursdeltagare av dagens MC utbildning

Som ny skolad MC-Polis fick jag frågan av P-O Nordqvist om jag kunde skriva några rader om dagens MC-polisutbildning från mitt perspektiv. Självklart tar jag, som en av de nyare medlemmarna i föreningen, mig an det ärofyllda uppdraget!

Jag heter Martin Berggren och har arbetat som polis sedan 2009 i Östergötland. När jag tog examen från PHS fick jag en modell av en BMW R1100RT tjänstemotorcykel i present av min morbror. Jag hade redan då tankar på att någon gång bli mc-polis. 2013 gjorde jag ett förtest till MC-förarutbildningen. Den gick bra.

Ryktet gjorde gällande att vi skulle få använda oss av helt nya motorcyklar på utbildningen så spänningen var stor inför starten. Mycket riktigt stod där en knappt inkörd BMW 1250 GS med startnummer 5 avsedd för mig när jag kom till Stockholm i mitten på augusti, overkligt. Vilket privilegium för en GC direkt från kontoret i Linköping!

Artikelförfattaren under kurvtagning på gokartbana. Foto: Martin Berggren

Utbildningen var som ni alla vet och har egna erfarenheter av utmanande. Ett stort fokus låg på säkerhet och lågt risktagande. Under kursen använde vi en airbagväst som gick under namnet "norsk flytväst" Inte helt olik en upplåsbar flytväst i konstruktion. Man fäster den i mc:n med en kort vajer som vid en omkullkörning, då man kommer ifrån hojen, gör att en gaspatron blåser upp den som extra skydd för rygg, bröst, nacke. Denna pryl gav under kursen upphov till viss humor. Råkar man "lägga" hojen är risken stor att man blir uppblåst vilket så klart händer förr eller senare. Vi kan nog även tacka denna för att vi slapp svårare skador vid den olycka som inträffade för en deltagare i hög fart mot slutet av kursen. Bra jobbat av de som kämpat för att få den utrustningen till utbildningen.

Den stora utmaningen för mig låg i att känna mig trygg i att det jag presterade var gott nog. Efter ett moment fick man veta om man var godkänd på momentet men man fick ju även en "lista" på saker att göra bättre. Ibland var det svårt att känna sig speciellt godkänt även om man var det. Vi hade rätt många olika instruktörer något som blir lite svårt då alla är olika och det blev en del olika bud. Eftersom jag sätter höga krav på mig själv hade jag svårt att helt njuta av alla moment. Körningen på en gokartbana njöt jag dock av i fulla drag!

En övning bestod i forcering av en trappa.
Foto: Martin Berggren

När jag såhär några månader och ett par hundra mil mc-tjänst senare ser tillbaka är det jag minns det helt sjukt bra väder vi hade, härliga sammanhållningen mellan deltagarna samt den avslutande långmarschen då jag körde tillsammans med Mattias och instruktören Anton. Vi hade en otroligt snabb, skön och avslappnad körning. Tack Anton! Då fick den gamla tjänstehojen från 2009 bekänna färg. Att få träffa alla bra och härliga kollegor från olika orter var en härlig och positiv upplevelse bara det.

Utbildningen hade en stor bredd i allt från bankörningen, manövergård, grus, asfalt, terräng/stig. Självklart är ju eskortkörningen något man tar med sig. Ett som ni vet sjukt roligt moment. Känslan är att utbildningen tagit stora steg framåt i både upplägg, pedagogik och teknik. Jag kan bara tacka och bocka för en gedigen utbildning.

Känslan att rulla ut på första arbetspasset själv är som ni alla vet väldigt skön. Avslappnande att inte ständigt ha en instruktör liggandes bakom och granska allt man gör. Nu är det allmänhetens granskande ögon man får tänka på istället. Passet började lugnt med trafikövervakning men slutade desto mer speciellt med en blodig och påverkad mopedförare som flydde från en IGV patrull. Stor känsla av glädje och upprymdhet infann sig då jag lyckades hitta och får stopp och få kontroll på aktuell person!

Martin Berggren

Artikelförfattaren under mc-polis utbildningen.
Foto: Martin Berggren

MCdoktorn
service reparation reservdelar
www.mcdoktorn.se 0457-811 80

Krönika om MC-eskorter under 1980-2007 vid trafikpolisen i Stockholm

Tänkte skriva lite om eskorter som jag varit med om under min tjänstgöring på trafiken i Stockholm under mina 34 år. För att det inte ska bli för långt, så blir det bara ett axplock. Men vi tar det från början.

I juni 1979 kom jag till TT i Västberga. Det var en trevlig arbetsplats där nästan alla hade besiktningskurs och mc-kurs. För att få köra motorcykel i tjänsten så fanns det en viss turordning, där besiktningskursen skulle klaras av först. Besiktningskursen var i två delar med ca ett års uppehåll mellan TRÖ 1 och TRÖ 2. På vintern genomfördes eskorter med bil. Där blev man uttagen till efterpatrull och efter en tid var det dags att vara eskortchefens chaufför. Där man fick noggranna instruktioner hur man skulle köra för att allt skulle fungera. Att starta eskorten var väl inte det svåraste, men mc, som körde om på höger och vänster sida var lite knepigt att hålla reda på när man var ovan. Man ville ju inte tränga någon mc av vägen, eller ha fel spår i en rondell.

Foto: P-O Nordqvist

Så kom dagen man hade sett fram emot, att få börja mc-kursen en varm augustidag 1981 i Strängnäs. Vi var 24 glada elever från hela landet till denna kurs, där man visste att håller du inte måttet så får du åka hem utan att klara mc-kursen. En del blev tilldelade mc med en Grön framskärm eller en ilsket Röd, så att man skulle synas. Det var ett trafiksäkerhetsprov som kanske inte slog så väl ut. Jag hade glasögon och flera av kursdeltagarna sa åt mig att ta av mig dessa, för då fick man en hjälm som hade ett helt visir framtill på hjälmen. Instruktörerna skulle få lättare att se om man klarade alla moment i övningarna eller inte. Vi som hade någon utmärkning klarade kursen, men flera i den grå massan fick åka hem utan diplom. Det blev flera veckor utan regn som tur var, men det var mycket varmt hela dagarna. Sture Olhsson och jag bodde högst upp i ett stiligt hus utan takisolering. Det var mycket varmt även på nätterna, så det blev inte så mycket sömn. Varje kväll gick vi igenom dagens övningar tillsammans med Thord Åberg som bodde hos en snäll djupt religiös tant. Vi kom överens om att Thord fick komma till oss för vår gemensamma genomgång.

Foto: P-O Nordqvist

Den 11:september 1981 fick vi våra diplom och var nu klara att ge oss ut i våra distrikt på BMW mc. Jag blev tilldelad den äldsta mc:n, en BMW med kickstart och enkel bromsskiva fram. Nu var det dags att flytta fram positionerna från bil till mc. Ny taktik och ändrade körförhållanden. Man hade slutat att åka en mc i varje hörn av objektsbilen (det hette så då). Nu var det ny taktik och där gällde det att vara vaken och ha ett öga i backspegelns och ett öga framåt. Var det så att man missade fick man höra det av den som hade mest vokabulär i rösten. Jo, jo, vänta och se. Det finns alla chanser att göra fel när man har med bilister som inte har en aning och vad som försiggår, och varför de ska stanna just här. Det är vid dessa tillfällen som det är lätt att i uppfostrande syfte slänga iväg ett förlupet invektiv med hög stämma. Som tur är dämpar hjälmen de högsta tonerna.

En del bilister trodde att man vinkade åt dem??? Man fick presentera sig den något bryska vägen vem man var och varför. De flesta bilister var med på noterna, utom de som ursäktade sig med, jag ska bara. Fotgängare var nog de allra svåraste att förstå att de skulle stanna och invänta att eskorten skulle passera. Många pekade på den ilsket gröna gubben och så gick man rätt ut i gatan och hamnade mellan bilarna och mc i eskorten, och följaktningen med livet som insats. Jag drar mig till minnes en episod med en fotgängare som precis skulle sätta ner foten på övergångsstället, där bilpatrullen fick upp den stora handstrålkastaren, och lyste på mannen som skulle gå över gatan. Precis då lossnade främre delen av handstrålkastaren och åtta batterier for rakt i bröstet på mannen. Patrullen hade inte tid att stanna kvar och höra hur det gick för honom. Patrullen hörde inte något mera av händelsen.

En och annan cyklist vinglade i sin fil och skulle fram före alla andra utan att se sig för. En cyklist hade varit och handlat plaströr för att dra elledningar i. Han hade surrat fast dessa på pakethållaren, och där hade det börjat lossna lite och plaströren hade börjat att separera, när en mc vinkade in cyklisten till kanten för att stanna tills eskorten hade passerat. Men inte då, cyklisten vinglade mera och vägrade stanna. Plaströren for in i bakhjulet på cykeln, där det blev krossad plast i mycket små bitar.

Eskorter som har bitit sig fast är nog den med Estoniaoffren från frihamnen till Riddarholmskyrkan. Vägen genom staden var kantad med folk, alla stod stilla, tysta med en allvarlig sorglig blick, vissa grät öppet och ingen sprang över gatan framför eskorten som gick mycket sakta genom staden.

Mycket ljusare minnen var det när Japanska Kejsarparet var här på statsbesök. Många japanska medborgare har aldrig sett en skymt av kejsarparet. De var nöjda med bevakning och eskorter på stadens gator, så de ville tacka personligt före avfärden hem.

En annan minnesvärd upplevelse var när kronprinsessan gifte sig med Prins Daniel.

Vi fick bilda en formation med våra 7 motorcyklar och åka före kortegen. Jag fick äran att åka först.

Efter många möten med ansvariga kom President Barack Obama hit. Amerikanska säkerhetstjänsten styrde mötet och sa att några motorcyklar skulle inte finnas med eftersom allt ju var avstängt och ingen kom i närheten ändå. Det var då som trafikpolisens kommissarie upplyste Amerikanska säkerhetstjänsten om att blev det blockering utmed färdvägen, så behövde man motorcyklarna. Och motorcyklar blev det, varje dragning, från hotellet till besöken som var inbokade, och tillbaka.

Foto: P-O Nordqvist

Det finns en hel del filmer på Youtube som den intresserade kan grotta fram om man vill.

Föredetta Presidenten Bill Clinton var här på officiellt besök, och gjorde framträdande som föredragshållare för vissa inbjudna. När han skulle åka härifrån, så fick jag vara med och eskortera honom och hans sällskap till Arlanda. Väl framme så fick vi ställa upp för han ville tacka för de dagar som vi eskorterade honom här i Stockholm.

Bill Clinton hade frågat livvakterna om det var dom här mc-förarna som eskorterade honom till Arlanda, för han var imponerad av deras framfart ut till Arlanda. Vi förstod ju varför han frågade för vi hade tagit av oss hjälmarna alla hade grånat hår och en och annan rynka i ansiktet efter ett långt liv som mc-polis. Där fanns ingen mc-polis som var under 60 år.

Bill Clinton hade då sagt att:

-Nej det kan inte vara möjligt.

Livvakterna svarade.

-Jo, det är dom här. Det finns inga andra mc-poliser.

Bill Clinton var överväldigad av vår framfart.

Foto: P-O Nordqvist

Vid en liten paus mellan två dragningar kom polisinsatschefen fram och berömde vår framfart som var imponerande för ni är ju gamla gubbar allihop. Det fick man väl hålla med om, så efter detta tog vi aldrig av oss hjälmarna.

För den som vill läsa lite om tugget mellan dragningarna så kan du läsa i Öppet Visir från 2007 om Sture Olhsson.

Karl-Magnus Niklasson

Nytt företag bygger polisens motorcyklar

Det är företaget RESCYOU AB, som ägs och drivs av Martin Schmidmeir, och ligger i Grästorp, Västra Götaland. Martin har jobbat med specialfordon i snart 22 år. Tekniker-Chef på ANA specialbilar 1999-2010 delägare och grundare av SVOP År 2013 som byggde både polisbilar och polismotorcyklar. vid halvårsskiftet 2020 delades företaget. För att rationalisera fortsätter SVOP att bygga polisbilar och RESCYUO AB bygger polismotorcyklar. Även andra fordonsbyggnationer förekommer. Se hemsidan.

Det tar ca en vecka att bygga en standardutrustad motorcykel till en polismotorcykel. Den rensas från plastkåpor och vissa av dessa lackeras om för att bli vit bakgrund till polisdekoren. Ny el ska dras och eget framtaget styrdon ska monteras. 10 st LED lampor och 2 st sirener från Standby. Kommunikationsradio Sepura ska monteras störningskontrolleras och drift tagas. Dom flesta väljer det polisiära tillvalet av genomsnittshastighetsmätaren Tripptrack M 13 som monteras.

Palmenco AB utför sedan verifiering och kalibrering. Slutligen genomför Bilprovningen en registreringsbesiktning, där mc:n blir godkänd som utryckningsfordon.

Under 2020 beställde Polisen ett 20-tal motorcyklar. Något färre än tidigare år. Huvuddelen var BMW R1250 GS några BMW R1250 GS Adventure och någon BMW R 1250 RT. Polisens beställning för 2021 har ännu inte kommit. Det ska även ske en ny statlig upphandling.

Sören Wictorsson

Hos oss hittar ni reservdelar till
Suzuki mc, cross, moped och ATV
Årsmodell spelar ingen roll
Alla är välkomna
SUZUKI
orginaldelar
MC-Shopen
Hynboholm 321 655 91 Karlstad
KARLSTAD
telefon 054 531139 fax 054 534648 info@mc-shopen.se
www.mc-shopen.se

Den första mc-kursen, 1954

Efter att en uppmaning skickats ut till medlemmarna om förslag till aktiviteter och artiklar kontaktades styrelsen av Lars Berglund i Norrköping. Hans ide var att vi skulle skriva om vår medlem Kenneth Nyqvist i Norrköping, som fick möjligheten att få gå den första mc-kursen i polisens regi.

Leverans av Triumph motorcyklar 110 Police Version i Göteborg från Motorfirma Uno Ranch AB. Samtliga mc har interimsskyltar från O län, alltså Göteborg. Bilden hittat på nätet.

Kenneth Nyqvist som tagit emot sin nya polismotorcykel i Göteborg med röd interimsskylt. Mc:n som sedan fick registreringsnummer E 7653 med stationering i Norrköping. Mc:n levererades av Motorfirma Uno Ranch AB.

I början av februari besökte Lars och jag, Kenneth i sin bostad i Norrköping. Han hade tagit fram sina foton från mc-kursen och tiden som mc-polis. Kenneth berättade att han började vid polisen i Norrköping 1952, som patrullerande konstapel. På hösten 54 skulle den första mc-kursen genomföras och han skrev upp sig på en anmälningslista. Det var få intresserade, men han blev inkallad till chefen som tyckte att han var lämplig att gå kursen. Han skulle dagen därpå åka till Göteborg för att hämta motorcyklar. Det var Kenneth och Ingemar Hejkenstedt från Norrköping och Folke ”Bimbo” Ejderfjell och Thor ”Tosse” Nero från Linköping, alltså fyra blivande mc-förare från Östergötland. Efter mc-kursen blev samtliga överförda till Statspolisen.

De fick åka tåg till Göteborg, där Statspolisen försåg dem med dåtidens mc-utrustning. Motorcyklarna,

Kenneth under tjänstgöring någonstans på Riksettan. Mc-utbildad och med bricka för kompetensen flygande inspektion. Notera ”vänstertrafiken” samt det vita kopplet redan på 50-talet, alltså var synligheten viktig. Riksettan hade betongbeläggning.

Triumph 110 Tiger, levererades i Göteborg av Motorfirma Uno Ranch AB.

Därefter startade färden mot Stockholm och Skarpnäck där kursen skulle genomföras. Transporten tog två dagar och de fick övernatta på I4 i Linköping. Inte hotell på den tiden, utan billigast möjliga, i logement på ett regemente.

Kennneth kontrollerar körkort på en skinnknutte under spänt överseende av hans spätta.

Kursen var upplagd enligt militär förlaga och kurschef var en löjtnant Lindström. Instruktör i Kenneths grupp var polisman Jakobsson, som tillhörde Stockholmspolisen. Det var en duktig mc-förare och instruktör som dessutom tävlade på mc.

Då denna kurs var den första, så var det också intressant för politiker. En riksdagsman gjorde studiebesök och lät sig inte imponeras utan lär ha uttryckt ”att det där var väl inte så märkvärdigt”. Kursledningen fick höra uttalandet och riksdagsmannen fick erbjudande att åka med Kenneth. Det blev avancerad körning och

Kenneth Nyqvist under omkörning av en fortkörande Rover.

efter den ”resan” hade riksdagsmannen inte några fler påpekanden om kursen.

Under kursen så spelades det in en utbildningsfilm för kommande utbildningar. Som Kenneth sa, jag minns att de spelade in filmen, men jag vet inte vart den tog vägen och jag har aldrig sett den. Det var kul att få koppla in en cd-spelare på hans Tv och visa filmen, där man tydligt ser Kenneth på ett flertal närbilder. Det tog således 66 år innan han fick se sig själv på filmen och det var en nöjd f.d mc-polis. Därefter smakade kaffet bra och fler mc-händelser berättades.

Kenneth minns särskilt en historia. Han patrullerade på Riksettan och hade precis passerat den trånga viadukten i Mjölby, då han plötsligt hör en kraftig smäll bakom sig. Han vände om och då hade en mc-förare kört in i fundamentet och var allvarligt skadad. Han tog hand om den skadade, medan en bil stannade och en dam steg ur och hjälpte honom med den skadade. Tiden rann iväg och herrn i bilen blev märkbart irriterad och ropade till damen. ”Vi måste åka för vi missar tiden till middagen i Linköping”. Kenneth fick fräsa ifrån, att de var tvungna att köra den skadade till lasarettet först.

Kenneth körde och det gick undan och det fina herrskapet hade aldrig varit med om en sådan körning tidigare.
Så småningom fick Kenneth klart för sig att den han hade tillrättavisat var landshövdingen i Jönköping och dennes hustru. På den tiden var man inte ”du” med landshövdingen och ingen person man normalt tillrättavisade. Hur det gick för den skadade mc-föraren är okänt.

Efter mc-kursen arbetade Kenneth som mc-polis vid Statspolisen fram till förstatligande 1965. Han körde först Triumph 110 Tiger och sedan BMW R67. 1965 började han ett nytt arbete på SÄPO, där han var kvar fram till pension. Han har hela tiden haft ett stort mc-intresse och sista året han körde var 2016.

I början av maj hade Kenneth ramlat i sin lägenhet och skadat sig i höften. Han blev inlagd på ortopeden på Vrinnevisjukhuset i Norrköping för vård. Tragiskt nog blev Kenneth smittad av Coronaviruset och avled den 22 maj 2020. Kenneth skulle ha blivit 92 år till hösten. På sin dödsannons finns mc:n med, så mc-intresset följde med även på den sista resan.

Kenneth Nyqvist som 92 åring.
Foto: Sören Wictorsson

Tack Kenneth, för att vi fick komma och höra din historia!

Vid kontakt med sonen Claes så bekräftade han att Kenneth körde sig egen mc, en Suzuki 250, fram tills han fyllde 88 år. När Claes själv ville ta mc-kort vid 16 års ålder blev det blankt nej från pappan. Förklaringen var att det var farligt och att man inte är mogen för mc-körning vid 16 års ålder. Den inställningen får väl kallas erfarenhet.
Claes och hans syster har fått tillgång till filmen, där Kenneths medverkan syns tydligt. De hade heller inte sett filmen tidigare.

Sören Wictorsson

motor-café
ISLE OF MAN CLUB SWEDEN
RIBBODA MC SERVICE
Tel: 0585-20481
Affären vid vägen, är det myt eller sägen? Reservdelar, billiga och dyra, finns vid väg 204
0585-204 81
070-712 67 29
info@ribbodamc.com
auktoriserad Honda MC- verkstad sedan 1975
HONDA
www.ribbodamc.com

Mc-polisen Björn Gunnarsson Svensk Mästare i roadracing

Under 2020 genomfördes 10 roadracingtävlingar utan publik, där Björn tävlade i klassen Moto3/125GP och har kört på en mc Ingma RR. Han har vunnit 5 av tävlingarna och bra placeringar på de övriga och stod till slut som Svensk Mästare.

Björn Gunnarsson in action *Foto: Fredrik Eklöv*

Det ska också nämnas att Björn har tävlat i flera år på Isle of Man. Där har han tävlat med internationell tävlingslicens och kört 12 TT-lopp. Han körde senast på en racekittad BMW S 1000RR, på den drygt 6 mil långa banan, i sex varv.

Han har det Svenska rekordet på 198,72 km/h i genomsnittshastighet. Läs mer på tidningen Allt om Mc:s hemsida! Mc-polisveteranerna gratulerar till de båda titlarna!

Sören Wictorsson

Björn Gunnarsson, Svensk Mästare i roadracing 2020 Moto3/125 GP *Foto: Fredrik Eklöv*

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.

Vi hade iallafall tur med vädret

Liten betraktelse angående min medverkan i TV filmen ”Vi hade alla fall tur med vädret” som hade premiär i SVT den 27 februari 1980

Filmen spelades i huvudsak in i Norrbottens län, då producenten hade rötter i Luleå.
Framställning gjordes till Polismyndigheten i Umeå om att få disponera en Mc polis från Umeå i Husvagnsfilmen ”Vi hade i alla fall tur med vädret”. Polismästare Nils Holst tog kontakt med mig i ärendet och frågade mig om min uppfattning. Jag kunde nog tänka mig att medverka, under förutsättning att min roll skulle vara rent polisiär, utan att polisrollen skulle verka löjeväckande ”pajasaktig”. Efter att producenten försäkrat att rollen som ingripande polis skulle bestå i ett vanligt stoppande från mc tog Polismyndigheten beslut om att tillmötesgå begäran om medverkande i filmen. Inspelningsplatsen var utanför Boden på Hedens krigsflygfält.

Filmstjärnan Rune Pettersson
Sören Wictorssons fotosamling

Scenariot beskrivs som ett regelrätt stoppande av bil med tillkopplad husvagn på en raksträcka där scenariot var att mamman i familjen blivit akterseglad då hon var tvungen att besöka skogen efter alla vårdslösa omkörningar av maken bakom ratten. Hon fick lift av en motorcyklist och passerade familjens ekipage i hög fart. Den stressade pappan vid ratten fick ”spel” när han ser frun passera åkande bakpå. Med kanonhögt blodtryck tog han upp jakten för att hinna ikapp den bortflyende hustrun. Då kom jag in i bilden som mc polis för att få stopp på den vårdslösa föraren – pappan. Ett regelrätt stoppande bakifrån följde och sedan utspelades den dråpliga scenen mellan mc-polisen och pappan bakom ratten.

Förberedelserna för det dråpliga började: Pappa – föraren och jag samspråkade om fortsättningen och sedan förbereddes tagningen. Det var ett lugnt läge med förberedelser från tekniska sidan. Då hans koleriska tillstånd var sådant förutom fortkörningen, så skulle alkotest med Dräger Alkotest göras. Eftersom pappan hade ägnat mycket tid åt att blåsa upp familjens luftmadrasser (eftersom han tidigare hade förstört luftpumpen, hade han fått upp lungkapaciteten till max) skulle han vid alkotesten blåsa så hårt att påsen skulle brista med en smäll. En plastslang applicerades och drogs efter armen på föraren och sedan till i höjd med vänster bakhjul där en ur inspelningsgänget var redo med en Stiga Luftpump, teknikern var rätt stressad så vid första pumpslaget bröt han av pumpstången, Tablå!

Men en annan i gänget ingrep och räddade situationen genom att ta bort hatten till nippeln på bakhjulet och beredd med slangen och en tändsticka blev en succé. Pappa föraren på nytt rödblå i ansiktet av upphetsning tog sats för ny blåsning, ”Vilken smäll” som Dynamit Harry i Jönssonligan brukade säga!! Då fick morfar i baksätet nog och rymde till sitt hem. Där familjen i slutscenen fann honom i båt metande och oåtkomlig för resten av den tokiga familjen.

Rune Pettersson

Filmen “Vi hade iallafall tur med vädret kan fortfarande ses på SVT Play. Anm redaktionen.

Mc-polis fixar punktering i Vellinge, vem är mc-polisen? 1969-08-01. *Foto: Per Erik Gustavsson*

svedea
FÖRSÄKRINGAR SOM GÖR SKILLNAD

10% i rabatt på privata motorcyklar som medlem

Försäkringsbolaget SVEDEA ger medlemmar i Mc-polisveteranerna 10 % rabatt på mc-försäkringen. Rabatt ges på samtliga motorcyklar som medlemmen innehar.

Ring för prisuppgift på telefon 0771- 160190 och uppge medlemskapet i Mc-polisveteranerna. Medlemsnumret finns på baksidan av veteranernas “polisbricka”.

Under 2020 fanns det 56 försäkringar med rabatterat pris. VÄLKOMNA!

Sverigebesök av påven Johannes Paulus II, 8 - 10 juni 1989

Bakgrund

I början av juni 1989 hade Stockholms trafikavdelning förmodligen den största och viktigaste eskorten sedan Crussebesöket i juni 1964. Det var påven Johannes Paulus II som då var på en rundresa i norden.

Vi var en grupp på 12 st mc-poliser samt några bilpatruller med kommissarie Ingvar Klint som chef för eskorten.

Det var också första gången vi skulle göra ett eskortuppdrag där vi skulle direktlänka bilder från eskortkörningens medverkande videobil via helikopter till ledningscentralen. Mycket testkörningar var gjorda innan, men eftersom tekniken var ny var det spännande att få det fungera skarpt.

Påvebesöket var det första till Norden som någon påve gjort någon gång. Enligt Wikipedia m.m. var en påvedeligat här ca år 1152. Han blev ett par år efter besöket i Sverige vald till påve med namnet Hadrianus IV, men det var år 1154. Så det var en stor händelse med detta besök av Johannes Paulus II.

Han har också varit en bland de påvar som haft ämbetet längst tid, i 26 år. 9 år efter sin död (2005) blev Johannes Paulus II dessutom helgonförklarad den 27/4 2014. Ganska häftigt att vi som deltog i eskorten har tagit i hand och hälsat på en helgonförklarad person.

Besöket

Besöket startade torsdagen den 8 juni när vi hämtade påven med sällskap på Arlanda för att sedan eskortera dem in till Globen i Stockholm. Där hölls det en stor mässa med 14 000 besökare. Globen var då alldeles nybyggd och invigdes bara några månader innan påvebesöket.

Fredagen den 9 juni var det besök på några ställen i Uppsala bl.a. till universitet och till Uppsala Kungshögar där det var gudstjänst.

Lördagen den 10 juni besöktes bl.a. Vadstena klosterkyrka. Påven flög dit i helikopter som landade på Kungsvalla idrottsplats i Vadstena där vi mötte upp efter att ha kört de 25 milen från Stockholm tidigt på morgonen.

Rast och bensträckare för eskortstyrkan vid färden från Stockholm ner till Vadstena.
Foto: Thord Åberg

Fotografering av eskortstyrkan
Vid avfärden från Sverige meddelades det från Vatikanens personal att vi i eskortstyrkan skulle ställa upp oss på klostergården. Vi trodde väl att någon av dem skulle komma ut och säga något till oss men döm om vår förvåning när vi såg vem som kom ut.

Det var påven Johannes Paulus II själv som kom ut tillsammans med en fotograf och någon annan från Vatikanen. Sen följde han vårat led, tog oss i hand och tackade oss en i taget samtidigt som Vatikanens fotograf tog en bild på varje hälsningstillfälle.

Påven tackar fr v Bengt Svensson och Hans Back.
Foto: Vatikanen

Påven tackar fr v Thord Åberg, P-G Petré, Leif Widengren, Stig-Åke Nigert och Torsten Johansson.
Foto: Vatikanen

Vi fick aldrig någon förklaring på vad de skulle ha bilderna till. Men efter ganska lång tid kom det ett paket till jobbet men en hög bilder till var och en av oss.
På varje bilds baksida satt ett klistermärke med Vatikanens fotograf och copyright-stämpel.

Händelser m.m. runt eskortuppdraget Skyddsvästar
Vid förberedelserna inför eskortuppdraget hade det tagits fram en lätt skyddsväst för mc-tjänst som vi skulle ha under det blå mc-skinnstället. Även om skyddsvästen, som utvändigt var gjord i liknande blått skinn som mc-stället, var hyfsat tunn så var ju det blå skinnstället väldigt tajt i sig så det var inte helt lätt att få plats med skyddsvästen under jackan. Men det gick även om det kändes lite klumpigt och ovant år 1989 när inga skyddsvästar fanns framtagna till polisen förutom de tunga västarna. Vi blev lite av pionjärer inom skyddsvästområdet då.

Platsbevakning vid Birgittasystrarnas kloster i Djursholm
Under påvebesöket arbetade vi från Dalarna med platsbevakning vid Birgittasystrarnas kloster i Djursholm. Jag och två konstaplar till posterade på Heimdalsvägen. Trots påvebesök händer följande. En lastbil stannar för att hämta en container på en tomt mitt emot klostret. Samtidigt stannar en Rolls Royce alldeles för nära den nu backande lastbilen. Samtidigt springer vi mot händelsen för vi ser vad som kommer att hända och det händer. Rollsen blir om några sekunder

ett par decimeter kortare till ljudet av metall som knycklas ihop. Lastbilschauffören förtvivlad, Rolls Royce föraren likblek. Han luktar dessutom alkohol och blåser vid kontroll positivt. Inte nog med det. Han hade olovligen lånat en kundbil som lämnats in på service för att åka hem och äta lunch (kanske ta en snaps eller flera). Undrar vad som hände med hans anställning?

Tekniken mellan videobil, helikopter och ledningscentral

När vi som var med i eskortstyrkan (Bengt och Thord) pratade om de nu mer än 30 år gamla eskortminnena kom vi på lite olika saker från uppdraget.
Thord pratade bl.a. med f.d. kollegan Gunnar ”Sunkan” Sundqvist som var med och utvecklade bildsändningstekniken innan påvebesöket.

Han berättade för Thord att det var mycket testande med olika tekniska lösningar för att få till bildöverföringen. Vid ett tillfälle skulle ett fäste på helikoptern tas fram som behövde ha en viss rördimension. ”Sunkan” kom då på att han nog hade något hemma som skulle passa. Det gjorde det också, men helikopterfolket blev minst sagt oroliga när de fick reda på att det skulle monteras avgasrörsdelar från en gammal SAAB 96 på deras helikopter. Men det blev som ”Sunkan” ville och det fungerade.

Trafikavdelningens personal var också uppe vid Globens tak och monterade en slavsändare till bildsignalen för att säkerställa så bra bild som möjligt under resorna med påven runt Stockholm. Jag var själv med och fick en promenad på den fackverksbrygga högst uppe under taket och det kändes otäckt högt när man tittade ner på golvet massor av meter nedanför.

Bengt Svensson

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

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

SMC

Sveriges MotorCyklister

Stödfond

för Polismuseets fordonssamling

Den stödfond för att försöka få in bidrag till museets fordonsrenoveringar som vi startade 2012 har vi nu stängt ner från årsskiftet.

Fonden har inte fått in mer än ett fåtal bidrag sedan starten och tillsynsavgifter från Länsstyrelsen, kontoavgiften till banken, den auktoriserade revisorns årliga avgifter samt styrelsens merarbete gör att vi tagit detta beslut.

Kulturrunda Småland

Den 28 – 30 augusti 2020 var vi 20 deltagare, aktiva eller f.d. mc-poliser som genomförde Mc-polisveteranernas årliga KulTur-event. Det var totalt 23 anmälda. Undertecknad tog över stafettpinnen i samband med 2019 års KulTur. Thommy Elgh tillfrågades om att var med som hjälpansvarig, vilket han inte var sen att ställa upp på. Vi planerat in Kosta som boendeort samt vägar med tanke på lite olika kulturminnen till Småland och Blekinge. Fredagen möttes vi på Rasta i Klevshult. Efter försiktiga ”corona” hälsningar och kort genomgång för den första delen av färden, som var till Vrigstad. Avfärd var bestämd till klockan 14.00. Men bl.a. på grund av ett rejält regnväder blev avfärden ca 15 – 20 minuter senare. Då vi var ett större deltagarantal därför delade vi in oss i två grupper till att börja med. Thommy tog ett gäng som körde en del grusvägar och jag tog det andra gänget. Bägge grupperna körde på fina men rejält våta vägar runt sjön Rusken. Bruksorten Ohs och klosterruinen i Nydala passerades. Vi sammanstrålade hemma hos Thommy i Vrigstad där hans hustru Carina som bjöd på kaffe och småländsk ostkaka med grädde och sylt i trädgården. Mycket gott och välsmakande. Ostkakan som tillverkas i Vrigstad är enlig Thommy och mig den bästa som finns att få.

När vi njutit färdigt av det Carina så corona-säkert och trevligt bjudit på så delades deltagarna in i fyra grupper och försågs med vägnoter som

Det trevliga värdparet Carina och Tommy Elgh
Foto: P-O Nordqvist

Thommy och Carina tagit fram för fredagens och lördagens åkningar. Dessa vägnoter hade de kört både med bil och sedan med motorcykel för att kolla så att allt stämde. Hatten av och stor eloge för detta fina jobb. Att vi delade in oss i mindre grupper var ett uppskattat inslag. Strax innan avfärd från Vrigstad så upphörde regnet. Men regnet hängde i luften resten av eftermiddagen.

Det första stoppet på färden mot Kosta var vid Hörnebo Skiffergruva strax väster om Ramkvilla. Brytningen av skiffret gjordes under sista halva av 1800-talet. Därefter så konkurrerade takteglet ut skiffer som takbeklädnad. Det finns 3 dagbrott vid Hörnebo där man bl.a. gjort en 130 meter lång tunnel under vägen för att komma in till det största dagbrottet.

Hörnebo skiffergruva och Per-Ove Flodin berättar kanske en gruvlig fiskehistoria. Foto: P-O Nordqvist

Tunnel till huvudschaktet i Hörnebo skiffergruva Foto: P-O Nordqvist

Efter Hörnebo blev det grusväg fram till Ramkvilla. Därefter en skön kurvig och backig väg som tog oss till Braås. Där blev det ett kort stopp för att byta noter för den vidare färden. Nästa grusväg som vi kom in på var vägen till Linnebjörke och Herråkra. Vid kyrkan i Herråkra gjordes en uppdelning för de som hade önskemål att ta grusvägar genom skogarna till Kosta eller vägen förbi Björneke – Bergdala och sedan via Lessebo till Kosta.

Undertecknad tog täten för grusgänget då det var i min barndoms hemtrakter och

Stopp vid Herråkra kyrka. Foto: P-O Nordqvist

på vägar som jag bl.a. kört moped på för drygt 50 år sedan. Mycket fin grusvägssträcka med härligt grässträng i mitten. När vi kom fram till Kosta Lodge så var det bara nöjda och glada miner (nästan så att man behövt den berömda citronen för att få bort ”smilet”). Då någon grupp hade lite svårare att ta del av noterna så blev ankomsten till Kosta Lodge lite varierande.

Vår gemensamma middag flyttades fram 30 minuter. Men viltkebaben av vildsvin som de flesta tog var en bra avslutning efter en händelserik och trevlig dag. Lördagens avfärd var satt till kl 08.30 för att vi skulle komma hem till boendet i bra tid för kvällens ”hyttsill”. De första 2 milen var inte så upplyftande men efter att vi kommit fram till Rv 31 och Orrenäsasjön så blev det en riktigt go och skön mc-väg till Boda. Stopp utanför glasbruket. Färden gick sedan vidare via Alstersjöholm – Påryd – Gullabo till fikat i Torsås.

Efter en riktigt god kopp kaffe och nybakat drog vi vidare till Brömsebro och Fredsstenen i Bröms. Minnessten är rest som ett minne efter freden 1645

mellan Sverige och Danmark då bl.a Skåne, Blekinge och lite senare även Halland blev en del av Sverige. Därefter passerade vi genom det pittoreska Kristianopel och vidare till Jämjö för att sedan ta E 22:an till Karlskrona. Där blev det en enklare lunch. Det väntade ju rejäl mat i hyttan på kvällen. När vi lämnade Karlskrona så var det väldigt mörka moln norrut och i den riktning vi skulle färdas. Mycket riktigt så fick vi rejält med regn på oss efter Tving och på färden via Möljeryd till det korta stoppet vid kyrkan i Eringsboda. Därefter kom vi att åka på ”Utvandrarnas väg” via Pellamåla till Klasatorpet, Långasjö (där bl.a filminspelningen av Utvandrarna gjordes med Max von Sydow och Liv Ullman, 1971). Färden gick sedan vidare på ”Utvandrarnas väg” till Åkerby vägskäl där emigranterna samlades för att vandra ner till fartygen i Karlshamn för vidare seglats till Amerika. Stopp gjordes även vid kyrkan i ”Ljuder socken” (som är en av Sveriges mest omtalade platser p.g.a Vilhelm Mobergs födelseort och hans böcker)Efter ett lite uppehåll i vädret så fick vi regn igen sista sträckan till Kosta. Väl framme vid Lodgen (lite tidigare än beräknat) så blev det samling för ”after-åk tjöt” och en eller kanske två ”den lille Gröne” som Sören Mölgaard bjöd på. Några hann även med ett bad i poolen. Klockan 1830 kom ”Pysen” och hämtade oss för färd till Kosta Glasbruk och dess skolhytta för ”hyttsill”. Klockan 19.00 drog musikerna igång Hyttsillen med lite information om kvällen. Hyttsill som är en gammal småländsk företeelse som kom sig av när luffarna kom till glasbruken och de varma hyttorna för att värma sig själva och för att värma sin medhavda salta sill och fläsk i ugnarna. Samtidigt så berättade luffarna om händelser och nyheter för glasarbetare. Allt var säkert inte sant men det var en upplyftande stund för glasarbetarna som kanske inte såg mer än bruket och arbetarbostaden. Hyttsillen består idag av sillfiléer, stekt fläsk, isterband, bakad potatis, hårt bröd och ost. Lingonen som serveras till sillen är verkligen god. Med sång och musik samt öl och snaps var det rena njutningen. Det hela avrundades med ostkaka, grädde och sylt, till det serverades kaffe.

Efter förtäringen kom den duktige glasblåsaren (mästare/konstnär) Niklas och visade hur man med den varma glasmassan formade den till en skål. Han byggde på och värmde upp i omgångar. Niklas som jobbat på olika studiohyttor i världen informerade och talade om de olika skeende som var under förevisning. Ett mycket uppskattat hantverk som alla storögt tittade på.

Klockan 22.00 kom ”Pysen” för att hämta hem de som inte valde att promenera de drygt 2 kilometrarna till Lodgen. Vi var några som passade på att kolla i den fantastiska baren på ”Glashotellet”. Verkligen värt ett besök. Söndagens avfärd var satt till kl 08.30. Många hade lång resväg hem, men de flesta ville ändå åka med och titta på Bilskroten på Kyrkömosse,

men de flesta ville ändå åka med och titta på Bilskroten på Kyrkömosse utanför Ryd. P-O Nordqvist och Bert Hag valde dock att påbörja sin hemfärd mot Dalarna direkt på morgonen. Sören Wictorsson tog följe med dem några mil för han skulle vidare till Oskarshamn och färjan till Gotland för ytterligare 5 dagars mc-åkning. Vi andra delade upp oss i tre grupper för färden till Ryd. Via lite ”rakare” vägar via Lessebo – Linnèryd – Tingsryd så blev det en helt underbar väg via Hunnamåla till Ryd där vi samlades för den sista korta färden till Bilskroten. Jag var vid Bilskroten senast 2005 och min uppfattning är att naturen redan har gjort en hel del med skrotbilarna och all annat som finns där för att ”återvinnas”, så jag blev lite besviken på söndagens besök mot hur det var vid besöket för 15 år sedan. Efter någon timmes besök så sa vi adjö till varandra för färd mot hemadresserna. Håkan Röstlund som bor utanför Åre visade ett stort engagemang för Mc-polisveteranerna med sin medverkan. Hans mc-tur var på 289 mil. Stor eloge även till ”Sunkan” som med sina drygt 80 år är pigg och hänger med som vilken ungdom som helst. Vi som var med på årets KulTur event var Rolf ”Sunkan Sundqvist, Bert Hag, Lars Holm, Per-Ove Flodin, Bengt ”Kihlle” Kihlberg, Sören Wictorsson, Håkan Röstlund, Anders Arvidsson, Per-Ove Nordqvist, Peter Axelsson, Mats Stridh, Göran ”Järnet” Jänebrant, Kristoffer Dahl, Mikael Christensson, Anders Hallqvist, Thommy Elgh, Anders Granath samt våra vänner från Danmark Erik Kristoffersen, Henrik Brunstedt samt Sören Mölgaard.

Anders Granath

Välkommen till Dalarna och 2021-års Kul Tur i Dalafjällen 27 - 29 augusti 2021

Årets Kulturunda kommer att genomföras på vackra fjällvägar och fjällnära vägar i Dalarnas fjällvärld. Naturen kommer att bjuda på en hel del dramatik och vackra vyer. På en väg kommer ni också att få uppleva hur det är när det finns troll invid vägen. Naturens lagar gälla icke här. Vi kommer också att erbjuda er vacker natur, kanske renar, turism, dramatik från kriget och härliga vägar med mycket mer.

Vi kommer att bo på hotell någonstans i Sälens fjällvärld. Logi blir på hotell och vi ska göra vad vi kan för att hålla kostnaden nere på boendet.

Vi får hoppas att rådande pandemi är förpassad dit den hör hemma.
Naturligtvis ska vi köra motorcykel, äta gott och trivas tillsammans.

Max 20 deltagare. Anmälan till P-O Nordqvist senast 2021-06-01
ponordqvist24@gmail.com eller mobil (46) 070-539 87 51.

Samarbeten med Polismuseet under 2020

Föreningen har under året hjälpt Polismuseet genom att delta i arbetsdagarna i fordonssamlingen som hålls på tisdagar under större delen av året. På grund av Coronapandemin har detta arbete dock skett med stor försiktighet och med ett fåtal deltagare.

Jobb som gjorts är bl.a. diverse översyn av bromssystemen på de äldsta bilarna, kopplingsbyte på Volvo PV 56:an, reparation av bensinpumpen Packard -38:an, uppstart och service av samtliga äldsta motorcyklarna. Detta gäller H-D -27, Indian -19, Ariel, Triumph, Nimbus, NSU och Husqvarnan.

Ariel Square Four och Nimbus under översyn och sedan provstart. *Foto: Bengt Svensson*

Under året har det ju också på grund av Coronan inte varit några evenemang eller träffar med museets fordon. Det var inte heller, av samma skäl, möjligt för Polismuseet att genomföra något Öppet Hus detta år.

De enda tillfällena som museifordon varit ute under 2020 var under två filminspelningar under sensommar och höst.

Den första var en filmatisering av den s.k. Kurt Haijby-affären som speglar den relation som gamle kungen Gustaf V hade med källarmästaren Kurt Haijby och är baserad på verkliga händelser från 40- och 50-talet. Hovet gjorde allt för att hålla detta hemligt men det blev en av Sveriges grövsta rättsskandaler. Filmen kommer som 4 st 1 timmarsavsnitt till jul 2021.

Volvo PV 56 har just släppt av Kurt Haijby vid domstolen på Riddarholmen, Stockholm
Foto: Bengt Svensson

Den andra var en inspelning av Tage Danielssons ”Karl-Bertil Jonssons Jul” i regi av Hannes Holm. Här var det också museets Volvo PV 56 från 1939 som skulle delta. Inspelningen var förlagd till en pampig gammal villa på Lidingö i Stockholm.

Polisbilen med de små rödlamporna tända och nedfälld inre POLIS-skylt i framrutan skjutsade bl.a. hem Karl-Bertils syster.

Denna film ska också komma på TV till julen 2021.

Volvo PV 56:an vid filminspelningen av Karl Bertil Jonssons Jul. *Foto: Bengt Svensson*

Under året har museets fordon funnits med som reportage i motortidningarna Klassiker där Kapitänen och SAAB Traffipaxen figurerat och i Classic Motor med reportage av polisens verktygsväska för kontroll av trimmade mopeder.

Bengt Svensson vid filminspelning *Foto: Bengt Svensson*

Under 2019 gjordes ett reportage i Polismuseets fordonssamling av en amerikansk stor motorjournalist för den amerikanska tidskriften "Hemmings Motor News" som går ut bland hela världens veteranfordonsentusiaster. Journalisten guidades runt i museet av föreningens Bengt Svensson. Detta reportage kom under 2020 i tidskriften och var på ett flertal sidor med många bilder på museets fordon.

Förstasidan på den digitala upplagan av Amerikanska tidskriften Hemmings reportage från Polismuseet. *Foto: Bengt Svensson*

Bengt Svensson

Länk till Hemmings Motor Nerws museireportage finns på föreningens hemsida. Anm redaktionen.

Motorcykelkurs 1977-05-12, elever

Foto: RPS Trafikutbildning

Första raden från vänster: B A D Andersson, Vd 1, Göteborg, P G Andersson, Ltg, Ljungby, L B Bengtsson, Övs, Helsingborg, H D Bohn, Ltg, Nyköping, H Å Fahlvik, Övs, Falun, T L Frejdeborn, TT, Stockholm

Andra raden från vänster: N-Å L Gustafson, TT, Stockholm, K T Hamrén, Ltg, Solna, B S-G Johansson, vd 6 Göteborg, DE Johansson, Övs, Karlstad N G E Johansson, Ltg, Örebro, Å T Jonsson, Ltg, Nyköping

Tredje raden från vänster: T R Jädervill, Ltg, Uppsala, L-E Carlsson, Ltg, Örebro K E K Christiansson, Ts, Göteborg, B L Magnusson, Ts, Uddevalla, R T 0lofsson, Ltg, Solna, L-G 0lson, Övs, Västerås

Översta raden från vänster: C T Pettersson, Ts, Solna, V L Strålin, Vd 3, Göteborg, E R Svensson, Övs, Halmstad, J-0 V Tegin, övs, Linköping, E L E Törnqvist,, Ts, Örebro, N G Yng, TT, Stockholm

Motorcykelkurs 1977-05-12, instruktörer

Foto: RPS Trafikutbildning

Sittande från vänster:	Pa	Lars Stavlind, Lt,g, Linköping
	Pinsp	Bo Johansson Övs, :Borås
	Pinsp	Wiking Nilsson, Utb, Strängnsäs
Stående från vänster:	Pa	Stefan Lodesten, Ts, Västerås
	Pa	Johnny Jansson, Ltg, Karlstad
	Pa	Anders Halvarsso,n, TT, Stockholm
	Pa	Göran Sjögren, Ltg, Nyköping
	Pa	Kåre Godin, Ltg, Solna

Nytt fordon på väg in i fordonssamlingen

Den Volvo 145 från 1972 som inköptes av museet under 2019 började renoveras under vintern 2019/2020 av föreningens Bengt Svensson och kamraten Kjell-Arne Stamvall.

Volvo 145 vid inköpet *Foto: Bengt Svensson*

Ett rykte som följt denna bil är att den som ny under ett kort tag figurerade som PR-bil hos Volvo och transporterades till några länder i Afrika för att där locka länder att köpa polisbilar av Volvo.
Vid kontakt med Volvos historiska avdelning kan de varken bekräfta eller dementera detta på grund av att deras register under ett tag i början av 70-talet förstörts och inga handlingar finns kvar. Det jobbades dock på detta sätt så det är inte alls omöjligt att de var så enligt Volvo.

Bilen är en svart/vit f.d. polisens hundbilar som varit stationerad i Vilhelminas polisdistrikt och var mest verksam i Åsele arbetsgrupp. Den kördes där av hundföraren Arne Bäckman som hade sin fyrbente ”kollega” Clay i bilens hundbur. Ja med betoning på bur inte burar.

Förmodligen på grund av distriktets storlek och ringa hundantal eller kanske behovet av större lastutrymme så utrustades bilen bara med en enkelbur som placerades på tvären närmast bakluckan. Mellan bakluckan och baksätets ryggstöd finns en stor utrustningslåda med diverse polisiära hjälpmedel som nås från baksätet.

Hundföraren Arne Bäckman köpte sedan loss bilen privat 1977 när den utrangerats av polismyndigheten. Han ägde den sedan ända fram till 2004.

Volvon ägdes vid inköpstillfället av en privatperson i Småland som lagt ner ett stort och omfattande insamlingsarbete av den polisiära utrustningen som försvunnit under årens lopp i privata bilägares händer. Han hade fått tag i RPS gamla utrustningslista för bilen och prickat för varje pryl han fick tag i.

Detta gör att återställandet till ursprungsskick nu underlättas för oss som ska försöka göra bilen så tidstrogen år 1972 som möjligt.

Bilen plockades isär helt för att de rostskador som syntes skulle svetsas och resten renoveras. På grund av många år i övre Norrland var det relativt lite rostskadad men det blev ändå en hel del ny plåt som fick byta plats med bortkapad dålig plåt.

Under våren 2020 kördes Volvon sedan hos lackeraren i Knivsta och återfick de svart/vita färgerna.

Under tiden fick bl.a. B20 motorn lite genomgång och kosmetisk uppsnyggning.

Transport till lackning *Foto: Bengt Svensson*

Karossen och alla lösa delar hämtades sedan under sensommaren och jobbet med återmontering började. En liten utmaning var att få motorutrymmet i acceptabelt skick och utmaningen var på grund av alla de kablar, reläer, kontakter och polisiära detaljer i stor mängd.

Dörrar och skärmar på plats igen

Foto: Bengt Svensson

Mycket var urkopplat sedan tidigare och för att kunna få igång de polisiära funktionerna så småningom var det lite pul med att para ihop kablar och kontakter. Vi plockade isär, märkte upp och frilade så mycket det gick för att komma åt att måla motorutrymmet.

I dagsläget är motorutrymmet klart, nya bromsdetaljer monterade runt om, dörrar och framskärmar på plats. Förhoppningsvis kanske vi kan ha bilen körklar på museet till hösten i år (2021).

Bengt Svensson

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 Nordqvist,
Linnévägen 41
791 32 Falun

T-tröja	120kr
Klubbmärke pins	30kr
Mc-polispins	30kr
Klisterdekal	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-körning i Spanien

Det är självklart inte ovanligt att svenskar gör långa mc-resor på kontinenten och därmed fina upplevelser. Vi var tre, Anders Granath, P-O Nordqvist och undertecknad, som köpt in oss på en organiserad resa via Carlbarks Motor i Kumla, första veckan i mars 2020. Vi var lite undrande, innan avfärd, om Coronan hade fäste i Malaga-området, men vi fick inte fram något konkret, så vi åkte. Veckan efter vår vistelse stängdes hela Spanien. Vi hade tur! Vi köpte resan redan hösten 2019, för att säkra en plats. Mc-körningen utgick ifrån Malaga i södra Spanien. Vi fick själva planera resan till o från Malaga.

Framkomna till hotellet blev vi tilldelade en ”sprillans” ny BMW R 1250 GSA. Totalt var vi ett 15-tal som hade köpt in sig på resan. Vi blev indelade i tre olika grupper med en egen ledare i gruppen. I vår grupp blev Peter Lindén ledare, en känd tävlingsförare på mc och tillika f.d. fältflygare.

Körningen genomfördes i bergsmassiven i anslutning till Malaga. En fantastisk mc-körning på slingriga bergsvägar där det var ovanligt med raksträckor. Skön mc-körning är min starka minnesbild. Det var tydligt för alla att det var fin mc-körning för mungiporna drogs upp ända till öronen. Vi fick äta citroner för att få ned dem till normalläge. Det var enkelt för vi körde genom många citronlundar. Det var bara att sträcka ut armen så fick man med sig en citron.

Under turerna tog vi både fikapaus och lunchuppehåll någonstans utmed vägen. Vid start var temperaturen 18-20 grader, men i bergen sjönk temperaturen ned mot 8-10 grader, men man höll sig varm. Det blev ca 20 - 25 mil per dag. Efter varje dagstur blev det ”afterdriving” och sedan middag på hotellet. Bekvämt att alla kostnader ingick i det totala priset och inget dribblande med pengar hit och dit. För oss var denna mc-körning en fin upplevelse med många trevliga minnen. Att vi sedan fick köra ihop med Peter Lindén, som var ledare i vår grupp, gjorde upplevelsen än mer häftig. Ett mycket trevligt möte!

Peter Lindén flankeras av P-O Nordqvist, Anders Granath och Sören Wictorsson.
Foto: Sören Wictorsson

Om någon har intresse för motsvarande mc-körning, så läs på Carlbarks hemsida. Vi kan rekommendera en sådan resa och garanterat en fin mc-upplevelse.

Sören Wictorsson

Mc-polisveteranernas verksamhetsberättelse för år 2019

Styrelsen har under året utg jorts av:

Ordförande:	Ragnar Pålsson
Vice ordf:	Sören Wictorsson
Sekreterare:	Per-Ove Nordqvist
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 föreningensverksamhet.

Möten och medlemmar

Under året har 12 styrelsemöten ägt rum.

Årsmötet ägde rum på Polismuseet i Tullinge den 4 november. Vid detta 36:e möte deltog 8 styrelsemedlemmar.

Den 31 december hade föreningen 460 medlemmar varav 9 hedersmedlemmar.

Den 31 december 2020 hade föreningen 460 medlemmar och 9 hedersmedlemmar.

Årsmötet 2020

På grund av den rådande Corona-pandemin var mötet av säkerhetsskäl inte offentligt för medlemmarna. Det genomfördes endast med styrelsen och rösträknare närvarande. Medlemmar har dock genom mail och brev fått sedvanliga årsmöteshandlingar inklusive röstsedel som bifogades. Den kunde ifylld skickas till styrelsen för redovisning på årsmötet.

Det hade skickats in 12 brevsvar, 18 email och 7 röster från närvarande, totalt 37 röster. Samtliga tillstyrker utskickat förslag från styrelsen.

Till mötesordförande valdes Ragnar Pålsson att leda mötets förhandlingar.

Årsmötet valde Per-Ove Nordqvist som ny ordförande för ett år. Ragnar Pålsson slutar på egen begäran som ordförande och går suppleant efter Christer Olofsson.

Thord Åberg invaldes som ny styrelse-medlem och tillika sekreterare i föreningen.

Årsavgiften fastställdes till 100 kronor vilket är en oförändrad avgift mot föregående år.

Styrelsens verksamhet

Samarbetet med polismuseet har fortsatt i god anda.

Sverige liksom övriga världen har drabbats av Coronapandemin varför antalet aktiviteter av föreningen och gemensamma sådana med Polismuseet har varit mycket begränsat.

En grupp på 28 kontaktpersoner har upprättats med syftet att hjälpa till med föreningens verksamhet runt om i landet och att föreningens verksamhet ska komma närmare våra medlemmar.

Årets motorcykel event, Kulturrundan kunde dock genomföras med mc-tur i Småland/Blekinge av den anledningen att vi vistades i friska luften med inslag av mycket regn.

Medverkat vid iordningställande och städning av lokalerna för Polismuseets fordonssamling.

Samarbeten med Polismuseet under 2020

Sedvanligt öppet huset av Polismuseets fordonssamling inställdes.

Medverkat i div reparation och underhållsarbeten på museets bilar och motorcyklar.

Deltagit i flera filminspelning.

Årsmötesdeltagare 2020 från vänster. Sören Wictorsson, P-O Nordqvist, Ragnar Pålsson, Håkan Wrejde, Karl-Magnus Niklasson och bakom kameran Bengt Svensson och Ulf Emilsson.
Foto: Bengt Svensson

Övrigt

På hemsidan www.mc-polisveteranerna.se redovisas fortlöpande aktiviteter som vi planerar för samt deltagit i.

Styrelsen

Ett av en mc-polis många uppdrag. Detta är ett 1 maj tåg år 1975 som leds av Mc-polis Rolf Bengtsson. De befinner sig på Amiralsgatan i Malmö på väg mot Folkets Park. *Foto: Lasse Svensson*

BMW
MOTORRAD
R 1250 RT
MADE FOR
TOURING
MAKE LIFE A RIDE