



Ing 3 Kamratförening



olarpioniären

med Sveaingenjören

Till nytta och nöje



Övt Magnus Ståhl,
ny ordförande
Ing 3 Kamratförening

Det finns många uppdrag som är både intressanta och hedersfyllda men att för en ingenjörsofficer bli tillfrågad att bli ordförande för Ing 3 Kamratförening är naturligtvis någonting alldeles speciellt.

Lite bakgrund om mig själv

Jag gjorde min värnplikt på bandtraktorplutonen som KB-elev under Stefan Hellgrens ledning året 1988-89. Sedan gick jag ROK (reservofficerskurs) med ambitionen att studera vidare i den civila världen. Som många andra var jag sommarbefäl, trivdes bra och på den vägen är det. Har mest

sysslat med maskinarbeten och DB 200 och var krigsplacerad på brokompani, sedermera chef förbindelsebataljon. Var efter chefsprogrammet 2002-04 chef Lapp-landsjägargruppen i Kiruna i två år och är sedan november 2007 chef för Försvarsmaktens Vinterenhet (FMVE). Bor i Boden, gift, två tonårsgrabbar.

Senaste tiden minst sagt turbulent

Efter att Norrlands Ingenjörbataljon lades ner i FB 2004 är någon överstelöjtnant som är placerad på regementet tillika främste Ingenjölföreträdare. Eftersom Jerker Persson åkt till Afghanistan och Nils Johansson tjänstgör på HKV efterträder jag Jerker på posten som ordförande för kamratföreningen och Nils i rollen som ingenjölföreträdare på I 19.

Den senaste tiden har varit minst sagt turbulent, omkastande, tidspressad och fylld av osäkerheter hur Försvars- ➔

Ing och/eller pansar i Boden?



"På sistone har det täml. oväntat kommit att diskuteras, hurvvida vårt land (Sverige) bör ha en försvarspolitik eller ej. Detta måste betraktas som ytterst förvånande, då det ju för åtskilliga år sedan klarlagts, såväl genom riksdagsbeslut som i politiska uttalanden, att någon anledning att tänka å en ev. försvarsmakts upprätthållande icke vidare föreläge å närplanet, enär s.k. fientligheter numera kunna befaras endast i avlägsnare världsdelar..."

*Citat ur
Grönköpings Veckoblad.*

Osäkerheten om framtiden för de stora broarna och de tunga tanksen, som sedan 2. världskriget varit av avgörande betydelse för försvaret här i norr, är nu större än någonsin.

Det oklara läget tär på den lojala personalen som för att slippa se sin materiel tvångsdeporteras till sydligare trakter nu ser sig tvingade att ta till allt mer spektakulära metoder. ■

» makten kommer att se ut i framtiden. Det gäller alltså inte bara orter som förband skall finnas på, utan även saker som att eventuellt lämna värnpliktsystemet. Jag kommer inte att beskriva alla dessa saker utan hänvisar till Regementschefen och andras artiklar i ämnet. Vad gäller ingenjörfunktionen så har den utsatts för granskning och tidvis under förra våren - sommarens var förslaget att flytta såväl Ing 2 och Swedec till Boden! Senare under hösten lade partiledarna fast att det inte skulle ske några förbandsnedläggningar eller flyttar förrän denna mandatperiod är över.

Vad som är den mest omvälvande förändringen är att vi går in i ett nytt personalförsörjningssystem som beroende på vilka beslut som kommer att tas kommer att förändra vårt personalsystem i grunden.

Framtiden för ingenjörerna i Boden?

Vi anser att vårt unika kunnande främst avseende vinterkunskaper och strömmande vatten men även att vi har kompetent personal i bland annat amröjfunktionen gör att vi behövs även i den framtida Försvarsmakten. Eftersom fältarbeten i grund och botten handlar om att förändra terrängen till motståndarens nackdel och vår fördel så anser vi att fältarbetsförband även i framtiden måste utbildas i Norra Sverige.

Framtiden för kamratföreningen?

Jag är av uppfattningen att Ing 3 Kamratförening fungerar bra och min ambition är att vi skall fortsätta med verksamhet som är efterfrågad av våra medlemmar, stödjande kamraterna som är i aktiv tjänst och tillsammans med de övriga kamratföreningarna hjälpa till att utvecklas på bästa möjliga sätt tillsammans med regementet.

Avslutningsvis så skulle jag vilja komma med ett önskemål om att Ni alla på olika sätt engagerar Er i och stödjer Ingenjörverksamheten i Boden genom att delta i samhällsdebatten, engagerar er i kamratföreningen, Storbergsgården och Mässen antingen i olika uppdrag eller deras verksamhet eller på vilket annat sätt som Ni finner möjligt och passande.

Magnus Ståhl



Ord finns i överflöd,
men gärningar
är dyrbara.

Ängesholmens Dag
torsdag 2009-08-20

Hallå, gubbar!
Vart tog ni vägen?



- Var är ni, var en fråga amröjkapten Roger Eriksson och hans robot hade all anledning ställa sista torsdagen i februari.

Efter det att gubbarna fått i sig ärtorna på I 19:s Tre Renar och sedan den efterföljande samvaron på ingenjörsmässen en trappa upp klarats av var det tänkt att "sista-torsdagen-i-månaden-gänget"

skulle samlas i ingenjörsalen längst upp i ingenjörkasernen för lite information om amröjarna, deras verksamhet och materiel. Men endast tre gubbar, Marino Eriksson, Rickard Pählsson och jag själv hittade upp till lektionssalen. De övriga bara försvann!

- Var tvungen att göra det, måste passa en tid hos, skulle hämta..., ja, listan på allt som gubbarna hade att göra denna eftermiddag kan göras hur lång som helst. Och inte en enda en från någon annan kamratförening dök heller upp trots annonsering på vår hemsida och information vid de gemensamma samordningsmötena.

Nå, och det är viktigt att säga, nu är det naturligtvis inget tvång att delta i de genomgångar, materielvisningar eller andra begivenheter som arrangeras i samband med "sista-torsdagen-i-månaden-träffarna", men det är ju trevligare om de som förberett aktiviteten får lön för mödan i form av så många besökare som möjligt.

Robert Eriksson och hans mannar hade trots de få deltagarna en bra genomgång och en bra föreläsning ute på kaserngården där vi fick träffa och även provköra deras amröjrobot som styrdes via ett tangentbord och en dataskärm i en av gruppens fordon. Att få roboten att sakta rulla framåt, svänga och vifta lite med arbetsarmen, för dagen försedd med en vanlig militär fältspade i sin tvåfingerförsedda hand, var ganska enkelt. Hade det däremot handlat om att ta hand om skarpa laddningar hade nog inte den dataövning jag får vid Mac:en när Polarpioniären tillverkas räckt långt. Dataspel i olika former förefaller däremot vara bra träning för en del av amröjverksamheten.

Amröjtjänsten är en stor och viktig del i dagens ingenjörverksamhet. Och det är en efterfrågad förmåga amröjarna besitter. Ta bara deras robot med alla sina kameror och den finurliga gripklon. Den skulle jag haft nytta av när jag i våras spadvände potatislandet. Men, då var Robert och hans robot i Afgahnistan. Tyvärr!



Med en vanlig fältspade i sin enda arm rullade amröjroboten fram och hälsade.

Kårbacken - mer än Kårbacken



Kårbacken är inte längre bara den med dubbla björkalléer inramade uppfarten till Ing 3 kanslihus. Idag är Kårbacken Bodens nya industri- och handelsområde på Ing 3 och AF 1 gamla domäner.



En härlig vin- terdag i början av Mars med bara runt tio minus- grader och mycket sol och snö körde jag in på gamla Ing 3- området där grind nr 11, den forna motorgrinden mot Sandenområdet, tidigare fanns. Idag är det bara att köra rakt in det berättade vi i förra numret av Polarpioniären. Vägen man kommer in på heter *Flygfältsvägen* men för en gammal Ing 3:are är det inte svårt att känna men sig även om frånvaron av grindar, poster och förbudsskyltar känns lite ovant.

Video, sport och fritid på mässen

Till höger ligger den stora parkeringsplatsen för Ing 3- anställda och bakom den den röda matsals-, marketenteri- och mässbyggnaden från andra hälften av 1970-talet. Men bilarna på parkeringsplatsen tillhör inte längre Ing 3- personal utan folk som arbetar vid eller besöker de företag som flyttat in på det gamla kasernområdet. Strax under tak- kanten på vad som under Ing 3-tiden var personalmatsal talar stora skyltar om att här är nu affär för vitvaror, audio video, sport och fritid mm.

Jag lämnar bilen på samma parkeringsruta som var min när jag jobbade på Ing 3 och tar gångvägen upp till kanten av kaserngården där jag efter en lite slarvig halt och hel- omvändning stannar till för att ta en bild av dagens "*Trak- tören*". Skylten som förbjöd trafik med motordrivet fordon mellan kaserngården och mäss- och matsalsbyggnaden står kvar. Kommer man från andra hållet finns inte längre nå-



Idag är det inte matvaror som hanteras på lastbryggan utanför de forna köksregionerna på baksidan av Ing 3:s mäss- och matsals- byggnad utan vit- och elektronikvaror.

gon förbudsskylt så kör någon på den här vägen lär han inte längre bli kallad till någon stabschef för lite lätt skäll och kanske en prick i skedesbetyget.

Upplyftande tankeutbyte med kollegorna

Herre Gud, tänker jag, när jag sakta går ner mot mäss- entrén. Hur många gånger har jag inte gått här för att inta lunch eller för- och eftermiddagsfika och få en stunds upp- lyftande tankeutbyte med kollegorna. Eller för att i den avspända fikamiljön träffa avtal om lån av hjullastare el- ler annan materiel utan inblandning av tjänstevägens krångliga kostnadsbärare och kostnadsställen.

De mot slutet av Ing 3-perioden nästan regnskogsartade busk-och blomrabatterna framför "*Traktören*" är nu borta och ersatta med parkeringsplatser. Entrédörrarna öppnar automatiskt och ovan dem sitter en stor reklamskylt.

Innanför dörrarna finns inget av det gamla kvar. Allt är förändrat. Väggan mellan personalmatsalen och mäss- utrymmet är borta liksom serveringsdiskarna, kapp- rummet och toaletterna. Varenda kvadratmeter är affärs- yta fylld med varor och det gäller även övervåningen dit man kommer via den från mässstiden välkända och om- diskuterade spiraltrappan. Det var i den trappan som ut- bildningschefen Rickard Pålsson vid en tillställning hälsade gästerna väl- komna och föreslog herrarna att klä av sig där nere och damerna upptill!

Smutsbrun och praktisk

Bara ett stenkast från mässbygg- naden, åt flygfältshållet till, ligger byggnad 101, Övnings- och vård- hallen. Smutsbrun plåtbeklädnad på utsidan, en stor port på vardera ga- veln för fordonstrafik rakt genom byggnaden över ett sprucket och sli- tet betonggolvet, det är minnesbilden av ▶▶

Gångvägen från kaserngården ner till Ing 3:s nya mässbyggnad och personalmatsal som stod färdig i slutet av 1970-talet.

► 101:an. Men den var praktisk för det den var avsedd för - materielvård av fordon och annan tyngre materiel samt grovlektionssal.

I en liten röd träbyggnad i ett hörn av den stora lokalen har under några år Ing 3:s samlade miniatyrbromateriel förvarats. Under den tiden har den lilla enkla byggnaden i byggnaden gått under namnet Lilla Lassbyförrådet. Här har de sista åren också förvarats en del av de föremål som kom från Ing 1 när deras förbandsmuseum lades ner. Då och då har Ing 3 Kamratförening haft anledning besöka den lilla tråkuren för att låna materiel till någon utställning eller få underlag och inspiration till en artikel i Polarpioniären.

Under 2008 har Kamratföreningen också använt 101:an för att rusta upp den gamla sladdpålkranen som stod uppställd vid Garnisonsmuseet mellan Ing 3:s gamla och nya officersbostäder på andra sidan Bodån och som för några år sedan rasade samman av brist på vård.

Övnings- och vårdhallen med Lilla Lassbyförrådet har dock levt på lånad tid ganska länge. Hotet om vräkning har på sista tiden varit nästan omedelbart förestående. Till midsommar..., om tre månader..., om en månad...har det låtit.

Packa och stick

I slutet av 2008 blev det allvar. Nya hyresgäster stod beredda att omedelbart ta över Övnings- och vårdhallen och innan julfirandet vidtog skulle lokalen vara tömd!

Ingen militär instans var intresserad av miniatyrmaterielen. Men kamratföreningen kände trycket och för att förhindra att de små BB 2-ramarna, diagonalrutorna, Ponton 100-prylarna, mm, hamnade i någon sopcontainer startades en räddningsaktion. Som vanligt när det erfordras arbetshandskar och overall för att lösa uppgiften var det nostalgigruppen som sattes att tömma förrådet.

Under ordnade former, men inte utan ett och annat fullt ord, såg den idoga gruppen till att prylarna hamnade i någorlunda rätta lådor och påsar, stuvades på pallar och transporterades till ny lagerlokal på I 19.

Två veckor för julen 2008 var Lilla Lassbyförrådet tömt och urstädat, pålkranen i nästan nyskick och inte bara uttransporterad till museiområdet utan också rest. Kamratföreningen kunde ta farväl av 101:an och göra den sista låsningen.

Första veckorna i januari tog de nya hyresgästerna, ett måleri- och ett golvföretag, över Ing 3:s f d Övn- och vårdhall och redan i början av mars hade



Stellan Lundberg i Ing 3 Kamratförenings nostalgigrupp sorterar och packar miniatyrrjännvägskrigsbromateriel.



Så ser den ut idag, byggnad 101, Ing 3:s gamla Övnings- och vårdhall

de förändrat byggnaden totalt på insidan och gett långsidan mot Flygfältsvägen ett helt nytt utseende.

G:la motorförrådet ännu dykarnas

När jag lämnar Kårbacken för den här gång tar jag en bild av det långa grå huset som på 1920-talet byggdes för krigsbrokolonnens fordon och ma-

teriel och efter att Ing 4 blivit Ing 3 blev motorförråd. Under 1990-talet övertog dykarna byggnaden och än är den Ing 3/I 19-dykarnas lokal.

Gräben

Byggnaden nedan, på vägen mot grind nr 11, känner de flesta som Ing 3:s motorförråd.



Det är tio år sedan amröjaren Per Lodhammar (bilden till höger) lämnade Ing 3 för att på heltid ägna sig åt minröjningsmatiken runt om i världen. Ungefär vart fjärde år har vi fått en rapport från honom och här kommer den tredje i ordningen.

4 000 000 clusterbomber över Libanon

Per Lodhammar

Det är nu några år sedan jag sist skrev i Polarpioniären. Då, under 2004, arbetade jag fortfarande för Räddningsverket men sedan dess har det hänt mycket.

I januari 2005 flyttade jag till New York för att börja min nya tjänst med United Nations Office for Project Services (UNOPS, www.unops.org) som projektledare för minröjningsprogrammet i Sudan. Det blev en stor utmaning. Tjänsten innebar att jag var ansvarig för rekrytering av all personal, kontraktering av minröjningskapacitet och inköp av minröjningsutrustning för programmet i Sudan. Till detta hade jag en budget på över 35 miljoner US Dollar och var dessutom ansvarig för minröjningsprogrammet i södra Libanon och Etiopien. Normal arbetstid var mellan 80 och 90 timmar i veckan med helger som sällan var lediga. Arbetet som sådant var mycket stimulerande och jag lärde mig enormt mycket om projektledning och kontraktering under tiden i New York.

Libanon är ett fantastiskt land

Under hela 2006 arbetade jag för UNOPS men nu i Libanon och vid FN:s *Mine Action Coordination Centre (MACC)* i Tyre i södra Libanon. Där var jag *Chief of Administration and Finance* och jobbade fortfarande mycket med kontrakt, inköp och allt som har med ekonomi att göra vid en MACC.

Libanon är ett fantastiskt land med fantastiska människor. Dessvärre är södra Libanon svårt infekterat med landminor från tidigare konflikter. Den 16 juli anföll Israel Libanon och i södra Libanon var jag och min hustru i mitten av allt. Eftersom jag arbetade för FN stannade jag kvar i Tyre tillsammans med min hustru under de kommande två veckorna och tackade nej till Svenska Ambassadens erbjudande om evakuering. Under den fjärde dagen av stridigheter träffades huset bredvid vårt av en missil som dödade mer än tio personer i byggnaden. I vår lägenhet förstördes ett par rutor och min bil träffades av splitter. Efter det flyttades vi till FN:s evakueringsområde på stranden till Medelhavet.

Under kommande dagar jobbade vi hårt med att försöka ordna en evakuering

Volvo hjullastare

som bepansrats för minröjning i norra Irak.



Röjning av clusterbomber i rasmassor i Libanon.

till Cypern. I min befattning vid MACC:en var jag också ansvarig för personalens säkerhet och jobbade därför hårt tillsammans med FN:s fredsbevarande insats i södra Libanon på att få till stånd en evakuering. Två veckor efter det att kriget startat anlände slutligen en färja som FN chartrat för syftet. Dessvärre kunde färjan inte komma in i den grunda hamnen i Tyre varför vi till slut var tvungna att skeppas ut nära en kilometer med livbåtar till tonerna av Israels missilanfall. För att ta oss från evakueringsområdet till hamnen eskorterades vi av den franska och libanesiska armén. Färjan var avsedd för 500 personer men i slutändan var vi över 1000 personer som satte av mot Larnaca på Cypern. För min hustru och jag var det svårt att lämna våra libanesiska vänner och vår lägenhet bakom oss utan att veta om vi skulle komma åter. Det tog 14 timmar att komma till Cypern och efter några dagar bestämde FN att jag skulle jobba från New York intill dess konflikten var över. Det slutade med att jag var i New York hos UNOPS under två månader innan vi var åter i Libanon. Jag och min fru var på det första planet som landade i Beirut efter kriget och landningsbanan var så kort på grund av bombningarna att ►►



» vi var tvungna att sitta i kraschposition när vi landade.

Att komma tillbaka till Libanon var dock fantastiskt och återigen var arbetsbelastningen enorm för att ta tag i de problemen som fanns kvar efter kriget. Man räknar med att cirka fyra miljoner clusterbomber släpptes över södra Libanon under kriget och att upp till cirka en miljon aldrig detonerade. Dessa tillsammans med de tidigare utlagda minorna var vi nu tvungna att försöka lokalisera och oskadliggöra.

Efter kriget var södra Libanon helt plötsligt fullt av internationella organisationer som arbetade med röjning av minor och clusterbomber. Då var det lätt att hitta donatorer för minröjning i Libanon. Nu, tre år senare, och mitt i en "recession" är det inte längre lika lätt.

I december 2006 blev jag erbjuden en tjänst i Jordanien och vi lämnade Tyre och Libanon. Libanon kommer dock alltid att ha en plats i våra hjärtan och vi har flera gånger varit åter där.

Som att leva i bibeln

Under hela 2007 och in i 2008 var jag baserad i Amman i Jordanien och ledde ett minröjningsprojekt i norra Irak. Projektet omfattade byggande av minröjningsmaskiner, inköp av minsökare och utbildning av personalen vid *Iraqi Kurdistan Mine Action Agency* (IKMAA). Utbildningen omfattade bland annat utbildning avseende *Information Management System for Mine Action* (IMSMA), *Explosive Ordnance Disposal* (EOD) *Traning* och ett studiebesök till det Kroatiska minröjningsprogrammet med en del av personalen från IKMAA. Att arbeta i Irak igen (jag var ju tidigare där under 1999 och 2000) är en upplevelse i sig och nu för tiden måste man genomgå en veckas säkerhetsutbildning för att få arbeta i landet. Utbildningen genomförs av FN i Jordanien och omfattar teori och tillämpade moment med kidnappning, roadside bombs och beskjutningar. Jag tyckte utbildningen var så intressant att jag erbjöd min fru att gå ett par veckor efter mig. Hon fann kursen enormt påfrestande men intressant. Att bo och leva i Jordanien är som att leva i bibeln och vandra i Jesus fotspår. Här finner ni platsen där Jesus döptes, Jordan River och andra bibliska platser. Vidare finns här *Petra* som är en UNESCO World Heritage



Tillermaskin.

Site, Döda Havet och Aqaba vid Röda Havet. I Jordanien finns också ett mycket framgångsrikt nationellt minröjningsprogram som just nu röjer de sista minfälten i landet på gränsen till Syrien.

Nytt intressant jobb

I januari 2008 var jag klar med projektet i norra Irak och hade byggt och levererat alla maskiner, köpt all utrustning och genomfört alla utbildningar. I samband med detta fick jag erbjudande om en tjänst vid *Geneva International Centre for Humanitarian Demining* (GICHHD, som mekanisk minröjningsspecialist. Detta passade väl för oss eftersom projektet i Irak var slut.

I slutet av januari förra året startade jag min nya tjänst vid GICHHD och det är vad jag gör i skrivande stund. Arbetet omfattar mekanisk minröjning och skrivande av internationella standards (IMAS), för mekanisk minröjning. Vidare arbetar jag just nu med en mekanisk minröjningshandbok som kommer att publiceras under juli månad. Dessutom genomför jag under 2009 en studie avseende kontraktering inom Mine Action. Studien omfattar de olika metoder som används i dagens minröjningsindustri för att kontraktera olika organisationer för minröjning och kommer att resultera i en guidebok till kontraktering som skall publiceras under november 2009.

Det är mycket intressant att jobba med mekanisk minröjning eftersom det sker mycket utveckling på området. Idag används både så kallade "tillers" och "flails", se bilderna på denna sida, för minröjning. Maskinerna är ibland byggda för ändamålet och ibland byggs kommersiella entreprenadmaskiner om och bepantras för att kunna användas för minröjning.

Under 2009 kommer GICHHD att genomföra tester med permanenta magneter och elektromagneter som monteras bakom flails och tillers för att plocka upp metall som frigörs med hjälp av tillern och flailen. ■

Min e-mailadress:
p.lodhammar@gichd.org.





Bockologi Del V

Dag Eckerberg



Vi har hunnit till avsnitt nr V i Dag Eckerbergs serie i ämnet "Bockologi"; läran om de mer eller mindre nödvändiga kunskaperna om "Bockarna" d v s dagens ingenjörtruppsslag.

Uniform modell 1939

- En gråbrun uniform för all slags tjänst.

Uniform modell 1939 var liksom sin föregångare grå, dock något ljusare än modell 1923 och med ett brunt inslag. Med uniformsmodellen infördes också nya truppsslags/kårbeteckningar för hela armén, efter pansartruppsslagets införande 1942 kompletterade med den så kallade pansarlusen. Den 1 juli 1937 hade också Kungl. Fortifikationen delats upp i Fortifikationskåren, Ingenjörtruppsslaget och Signaltruppsslaget. Uniformen var avsedd för all slags tjänst och fanns även i en variant för kvinnor.



Pansarlusen.

Inom ingenjörtrupperna kom den främst att användas i fält- och vakttjänsten, under det andra världskriget och långt därefter. Många officerare vid ingenjörtrupperna föredrog dock alltjämt uniform modell ä, när den grå modell 1939 inte var beordrad.

Vapenrocken, som hade fyra mattbronserade (för befäl) eller grå (för manskap) knappar och fyra rakskurna fickor framtill, var den första med kavajslag. I fälttjänsten bars den knäppt upp till halsen, men i övrig tjänst kunde halsknappen lämnas oknäppt och för första gången visades nu underplagget. Vid fälttjänst användes då den så kallade "disktrasan", medan en gråbrun skjorta med grå slips användes i övrig tjänst. Vid parad bars en vit skjorta med svart slips, då även ett nytt bälte bars. Officerarna bar liksom till modell 1923 normalt bälte med sabelkoppel samt stövlar i brunfärgad läder. Övriga



Paradbälte m/39.



Truppsslagstecknet m/39 med felvända yxskäft.

kategorier bar bruna lågskor eller bruna marschkängor.

Det nya truppsslagstecknet, i form av en rundstrålade nordstjärna över korsade yxor och ett stående svärd, bars på kragspaglarna. Yxskäften var dock felvända, något som rättades till först med truppsslagstecken modell 1960. På axelklaffarna bar nu alla personalkategorier förbandstecken i form av en arabisk siffra, samt eventuella gradbeteckningar.

Officerarnas krage och axelklaffar hade kant av så kallad fyrkantgalon (snöre) i matt guldfärg. Regementsofficerarna utmärktes av en kunglig krona placerad ovanför truppsslagstecknet samt med en 4 mm:s galon runt axelklaffen.

Alla tjänstetecken var mattbronserade. Under andra världskriget infördes också särskilda tjänstetecken i mässing avsedda att användas för överdragsklädsel, exempelvis snödräkt. Dessa var i bruk en bit in på 1960-talet.



Skärmmössa m/39, kapten.

Som ny mössa för befäl infördes en skärmmössa med bred kulle men samtliga personalkategorier kunde även bära en så kallad båtmössa, vilken kunde förses med gradbeteckningar. För läger- och fälttjänstbruk fanns ▶



Utläggning av stridsvagnsmina m/43. Ingenjörssoldaterna är iförda uniform m/39, fältmössa m/39 och damasker m/39.



Axelklaff och krage på uniform modell/39, överste.

Tjänstetecken i mässing att bäras på överdragsklädsel till exempel snödräkt. Överst löjtnant därunder furir.



► en mössa med tygskärm och vidare fanns en mössa i pälskinn för vinterbruk, med en utvikbar skärm i ofärgat läder. Även pälsmössan kunde förses med gradbeteckningar.

Den svarta färgen saknades på denna uniform för officerare vid både Fortifikationskåren och Ingenjörtrupperlaget. Manskaper vid ingenjörkårerna hade under beredskapen dock svarta siffror för sin krigsforbandstillhörighet på axelklaffarna. Noteras kan att VVK-officerare hade en svart passpoal istället för fyrkantgalon runt kragen. Civilmilitär personal med officers tjänstegrad hade andra färger på passpoalen; läkare rött, veterinär ljusblått, ingenjör lila, övrig civilmilitär personal grönt och övriga andra civila orangegult.

Uniform modell 1939 upphörde officiellt som uniform samtidigt som modell 1939 år 1966. I praktiken kom många manskapsuniformer i grövre tyg senare att sys om till fältuniformen modell 1958, genom att bakfickor tillkom på vapenrocken och benfickor syddes på byxorna.

Officerarnas vapenrockar var i finare tyg och ändrades normalt till nästa uniformsmodell, uniform modell 1952, som hade tyg i sämre kvalitet.

Uniform modell 1952 - Försök till uppfräschning av modell 1939, med mörkgrå byxor och mattförgyllda knappar.

Uniform modell 1952 var en modifierad version av modell 1939, närmast avsedd för bruk vid andra tillfällen än vid fälttjänst. Byxorna till uniformen var i en mörk grå nyans, avvikande från livplagget. Officerarnas bruk av modell 1952 hade nu i huvudsak upphört, förutom på Ing 1 där ett antal officerare alltså bar dem vid ridning och under fester på mässen.

På uniform modell 1952 var knapparna och tjänstetecknen på bland annat vapenrocken nu mattförgyllda i stället för mattbronserade. Tjänstetecknen överensstämde i övrigt helt med de för uniform modell 1939. Fast anställd personal och reservofficerare bar trupperlagets knapp. Övriga bar knapp med tre kronor.

Liksom tidigare bar officerarna bälte med sabelkoppel samt stövlar i brunfärgat läder. Ett nytt skärp i textil fanns också härtill, att användas i daglig tjänst. Befälens skärmmössa fick också ett modifierat mössmärke, även det mattförgyllt.

Även paradattributen var desamma som till modell 1939 och trupperlagets



svarta färg saknades också på denna uniform.

Uniform modell 1952 ansågs allmänt som en ful uniform, särskilt då byxorna var i avvikande färg. Uniform modell 1952 upphörde officiellt som uniform samtidigt som modell 1939 år 1966. I praktiken blev den en åttaårig parantes och bars sällan sedan uniform m 1960 infördes. ■

Här kommer ytterliga ett gäng mössor

Utöver de mössor som visas och omnämns i Dag Eckerbergs artikel ovan kommer här ytterligare ett antal mössor som använts till uniform m/39 och m/52. Bilderna är hämtade ur den bildskatt som Ing 3 Kamratförening numera förfogar över. Men mycket vill ha mer - så har ni gamla militära fotografier som "bara ligger och samlar damm" skicka dem då till:

Ing 3 Kamratförening
Box 9105
961 19 Boden

Mössan till höger är Fältmössa m/1941. Därunder ses vintermössa m/50 och underst överdrag med öronlappar i skinn till denna mössa.

Nedan: Sommarmössa m/52 en mössa som helt saknade mössmärken.





Wang Phoviadukten, i allt väsentligt utdriven för hand, är en L-formad utskärning i det mot floden Kwai brant sluttande berget...

River Kwai Revisited

RO/Kn Filip Ekstrand

Artikeln tillägnas min mor Caisa Ekstrand
- se vidare i slutklämmen!

Det måste vara varje ingenjörbefäls våta dröm - att få promenera över Bron över floden Kwai, visslandes "Colonel Bogey" eller "River Kwai March". Det fick jag möjlighet att göra i samband med att familjen åkte till Thailand och firade min 50-årsdag. Historien om denna bro, och den järnväg den är en del av, förtjänar att uppmärksammas mera.

Här ett försök!

Som sig bör inleder vi med en Orientering: I februari 1942 var läget i Sydostasien relativt lika det i Europa, om man byter ut Tyskland mot Japan. Japan, som inlett sin offensiv i december 1941 genom att överraskande anfälla USA:s flotta i Pearl Harbour (välkänt) samt invadera de sydostasiatiska länderna, inledningsvis Malaysia och Burma (mindre omskrivet i Europa). De allierade togs på sängen i bägge fallen och japanerna ockuperade, efter Singapores fall, hela Sydostasien. Britter och övriga allierade togs som krigsfångar i stora mängder varom mera sedan, resten befäste gränsen mot Indien som fortfarande var i allierad ägo.

The Burma Railway

Japans problem var nu främst av försörjningsmässig natur: hur skulle man försörja de stridande förbanden i regionen, och hur skulle man få förnödenheter för det planerade storfallet mot Indien (jämförelsen med Tysklands förberedelser för anfallet mot Sovjet är uppenbar). Vid denna tid var järnvägstransporter helt överlägset i kapacitet, och en speciell svårighet var att järnvägssystemen i dåvarande Burma, numera Myanmar, och Thailand inte var sammanlänkade vilket omöjliggjorde järnvägstransporter i öst-västlig riktning. Att länka samman dessa två huvudlinjer blev därför en avgörande fråga. Än mera så efter den första stora allierade framgången, *Slaget om Midway*, i juni 1942. Med denna seger kunde de allierade börja hota Japans sjöburna transporter söder om Thailand och Burma och det japanska behovet av vad som kom att kallas The Burma Railway blev akut.

Tanken att länka ihop de två järnvägssystemen var inte ny. En brittisk ingenjörsexpedition hade redan i slutet på 1800-

talet, då Burma var kolonialiserat av britterna, rekognoserat en järnvägslinje delvis där den nuvarande går. Men priset i tid och arbetskraft bedömdes för högt för de ekonomiska fördelar man skulle uppnå och projektet lades ner.

40 mil genom obanad djungel

I slutet av 1930-talet, när Japan ökade sin närvaro i området, gjordes en ny studie. Den sträckningen som då övervägdes är just den som sedan byggdes: från Kamchaburi i Thailand (c:a 250 km V Bangkok) och i nordvästlig riktning, väsentligen följande floden Khwae ("Floden Kwai") genom Three Pagodas Pass vid gränsen till Burma/Myanmar till Thanbyuzayat där linjen anslöt till befintligt burmesiskt järnvägsnät. Det skall noteras att denna sträckning utgör c:a 40 mil rakt igenom obanad, obebyggd djungel! Enligt studien, utförd av japanska arméns järnvägsregementen, skulle projektet ta 5 år för 60.000 man.

Detta var alldeles för lång tid för den japanska militärledningen, och nu närmar vi oss den mest förfärande delen av historien om The Thai-Burma Railway och Bron över Floden Kwai: Japan hade tagit 130 000 allierade krigsfångar och hade i likhet med Sovjetunionen inte undertecknat Genevekonventionen, som bl a förbjuder användandet av krigsfångar i arbete. Vidare hade man inga som helst skrupler att på dubiösa grunder värva, och sedermera brutalt tvångsutta, civila män från de ockuperade länderna för att slita ont på detta järnvägsbygge.

En fullständigt osannolik prestation

Men först något om själva järnvägen. Skulle man bygga denna drygt 40 mil långa järnväg idag på drygt ett år, med moderna metoder, sprängämnen och maskiner, kanske bemannat med några nyligen utbildade järnvägskrigsbataljoner från Ing 3 under befäl av Hans Jacobsson och Rolf Ekeberg, så skulle det ändå ha varit en bedrift.

Att lyckas med samma projekt för 60 år sedan och i allt väsentligt för hand är en fullkomligt osannolik prestation.

» Jag såg med egna ögon två av de många terränghinder som man hade att övervinna. Dels den kända Bron över Floden Kwai i Kamchaburi, 10 spann och c:a 300 meters spännvidd. Innan man påbörjade arbetet med denna bro byggde man en tillfällig fältbro av trä några hundra meter uppströms för att föra över personal och materiel (den bron finns inte kvar idag).

Än mer imponerande är den skärning som byggdes på ett ställe utmed floden Kwai som kallas Wang Pho-viadukten. Den är drygt 500 m lång och består av en L-formad utskärning i det mot floden brant sluttande berget, i allt väsentligt utdriven för hand. Därefter byggde man, helt i trä, en viadukt på vilket spåret sedan vilar, med förstärkningar i sidled i viaduktens kurviga delar.

Fruktansvärda offer utkrävdes

Ett tredje hinder som övervanns kom att kallas *Hellfire Pass* som byggdes sommaren 1943. Väsentligen är detta en återigen för hand utdriven passage genom ett ovanligt hårt parti kalkstensberg.

Att detta projekt alls lyckades berodde på de fruktansvärda offer som japanerna utkrävde från dem som arbetade med järnvägsbygget. Här finns anledning att korrigera den historiebokade beskrivning som ges om bron i den berömda filmen från 1954. Det är riktigt att japanerna i strid med folkrätten tvingade drygt 60.000 allierade krigsfångar att delta i arbetet, varav 13.000 dog. Men de verkliga förlorarna var den mycket större gruppen lokalinvånare som tvingades delta. Av de 75.000 tvångsuttagna arbetarna från Malaysia dog över hälften. Det totala antalet döda brukar skattas till ungefär 200.000 vilket i en grotesk jämförelse är i samma storleksordning som från tsunamin 2004. Det är mot denna bakgrund man skall se att japanerna, eller rättare sagt den japanska staten, än idag är illa sedd i många länder i sydostasien, och att man inte i dessa länder, som till exempel i Sverige, håller några sorgeshögtider för fällandet av atombomberna över de japanska städerna Hiroshima och Nagasaki. Nämnas kan att dödsoffren väsentligen orsakades av sjukdomar som malaria, tropisk ulcer och kolera samt svält och undernäring. Ögonvittnesskildringarna från lägren, transportererna och de improviserade sjukhusen för tanken till Förintelsen och GULAG.

Bekämpades med flyg

Järnvägen var färdig den 24. oktober 1943. Cirka 10.000 ton förråd förflyttades varje månad, och ungefär tre divisioner trupp det första halvåret. Målet var uppladdning inför Japans invasion av Indien. Men redan en månad efter invigningen började de allierade försöka bekämpa järnvägen med flygbombning, och man inriktade sig naturligtvis i första hand på broarna. Som kuriosas kan nämnas att USA i samband med dessa flyganfall tog fram en "betaversion" av styrbara bomber som kan ses på museet i Kamchaburi. Dessa bomber var den viktigaste faktorn bakom att Bron över Floden Kwai till stora delar förstördes i flyganfall i februari, april och juni 1945. De spann i mitten av bron

En tyvärr inte alldeles skarp bild av Bron över floden Kwai. Filip Ekstrand i förgrunden.



...spåret vilar på en träkonstruktion, med förstärkningar i sidled i viaduktens kurviga delar.

som inte är välvda är ersättningar till originalspannen som då slogs ut.

I slutet av kriget fick järnvägen en annan användning, nämligen att evakuera japanska arméförband och deras utrustning från Burma efter att den japanska offensiven brutits och de brittiska trupperna inlett en framgångsrik motoffensiv.

Efter att atombomberna fällts kapitulerade Japan den 15 augusti 1945, och efter krigsslutet förlorade järnvägen sin strategiska betydelse och idag används bara vissa delar, väsentligen för turisttrafik. I den meningen fick de brittiska järnvägsingenjörerna som utförde den första rekognoseringen 1885 rätt: det gick inte att räkna hem detta järnvägsbygge under normala, läs ickekrigförande, förhållanden.

Bron över Floden Kwai

Slutligen ännu några ord om den berömda filmen "*Bron över floden Kwai*". Den bro som där avbildas är byggd i trä medan den verkliga är byggd av stål. Vidare berättar filmen en spännande men dessvärre helt uppdiktad (filmatiserad?) historia om brittiska jägarsoldater som rycker fram genom djungeln och spränger bron med något som liknar buntladdningar och pentylstubin. I själva verket bekämpades bron som nämnts med amerikansk flygbombning, lagades provisoriskt med trä men bekämpades igen och mer lyckosamt.

Den 21 oktober 1958 var kvällen innan jag föddes. Då var min mor Caisa på bio och såg - just det - "*Bron över Floden Kwai*". Det kan förstås vara en tillfällighet. Eller »



» också ligger häri den djupt liggande orsaken till att jag 20 år senare valde att söka till reservofficer i ingenjörtrupperna. Eftersom underrättelseutbildningen lär oss att inte tro på tillfälligheter så tror jag på det sistnämnda - åtminstone så mycket att jag tillägnar dessa rader min mor Caisa.

Och Alex Guinness mannar visslar sin Colonel Bogey eller River Kwai March...

Krigskyrkogården i Kamchaburi.

Att besöka River Kwai

Orten Kamchaburi, där bron ligger, nås enkelt med bil från Bangkok. Resan tar c:a 3 timmar. I Kamchaburi ligger också en krigskyrkogård där de döda allierade krigsfångarna är begravda. Bredvid krigskyrkogården ligger ett ganska nytt museum med informativa och ganska realistiska skildringar av järnvägsbygget. Wang Pho-viadukten ligger ytterligare 45 minuters bilfärd västerut.

I de flesta större hotell i Bangkok finns det information om turarrangörer som ordnar en- och tvådagars-utflykter till River Kwai. Man kan kombinera dessa turer med elefantridning, besöka vattenfall och liknande, vilket kanske är en bra idé om man är där med en familj som också har andra intressen än fältbroar...



Webbplatser med mer information:

www.kanchanaburi-info.com/en/muang.html#bridge

www.tbrconline.com/ ■

Bildspel blir kamratföreningsbroschyr

I början av 2009 visade Ing 3 Kamratförening vid två tillfällen ett bildspel med åtföljande kommentarer under rubriken "Fältarbeten vintertid". Den ena gången på Bodens försvarsmuseum för civila besökare och den andra på I 19 för ingenjörkadetter.

Bilderna och kommentarerna kommer nu att samlas i ett litet häfte som får namnet "Fältarbeten vintertid". Tanken är att häftet, eller om man så vill broschyren, under kommande år skall kunna delas ut till ingenjörkadetter på vinterutbildning i Boden, till besökare vid ingenjörutställningar med vinteranknytning på Försvarsmuseet eller vid någon kamratföreningsträff med snö och is som tema. Häftet görs i A 5-format med pärmen i gråbrun färgton för att likna gamla tiders ingenjörinstruktioner och med liknande typsnitt som på dessa.

Men de här små skrifterna är absolut inte tänkta som någon form av instruktioner. Nej, de ska ses som ett sätt för kamratföreningen att för så många som möjligt visa och förklara lite av den stora bildskatt föreningen fram till idag lyckats skrapa ihop.

Kamratföreningsstyrelsen umgås med tankar på att göra liknande små skrifter även i andra ämnen som exempelvis äldre bromateriel, Däcksbro 200, Balkbro 2, ingenjörerna på Notviken, mm mm.

Häftena visar inte bara materiel och metoder som vi ingenjörer för länge sedan lämnat bakom oss utan också sådant som idag är toppmodernt och används i utbildningen. ■

Till höger några bilder ur broschyren "Fältarbeten vintertid".





Så ser den ut idag, byggnad 4, Kårens gamla verkstads- och lektionssalsbyggnad. Sedan 2003 finns här Försvarsmaktens Regionarkiv i Norrbotten.



På sadelmakar´ns tid

Joel Eriksson, sadelmakare på Ing 4/Ing 3 1929 - 1967. Observera mössan med dess stiliga märke.

1909 stod den klar, byggnad 4 eller Verkstadsbyggnaden, i södra kortänden av Ing 3:s kaserngård. Mycket har den varit med om under sin 100-åriga levnad och det är verkligen synd att byggnader inte kan tala.

I mitten av 1950-talet flyttade verkstadsfunktionerna till en ny modern tygverkstad i backen mot Åbergsleden mellan Ing 3 och A 8. Byggnad 4 rustades ordentligt invändigt och blev från 1958 Kårens efterlängtade lektionssalsbyggnad. Sedan 2003 är den platsen för Försvarsmaktens Regionarkiv i Norrbotten.

Under sina 50 år som verkstadslokal rymde byggnad 4 bl a mekaniska-, trä-, vapen- och signalverkstäder samt måleri, smedja och sadelmakeri. Åren 1929 -1967 var Joel Eriksson sadelmakare på Ing 4/Ing 3 och 1997, när Ing 3 Kamratförening började arbetet med boken *Ingenjörkåren i Boden*, berättade han lite om sin tid som sadelmakare.

Fram till och med 2. världskriget sysslade sadelmakarna huvudsakligen med reparationer av seltyg till den mängd av hästar, som då fanns på Kåren. Även lagning av kärror och vagnar och bultning av Biragopontoner ingick i sadelmakarnas arbete. Vid exempelvis en terrängmarsch mellan Råbäck och Mockträsk med 130 hästar framför olika

fordon frestades materielen hårt och det blev åtskilliga hjul och seldon som måste bytas och sedan repareras. Lagning av tält ingick också i sadelmakarjobbet och under krigsåren började tillverkningen av maskeringsnät, som när de skadades fick lagas på sadelmakeriet. I verkstaden drevs symaskinerna med remskivor i taket kopplade till en elektrisk motor inköpt hos Burlins maskinaffär vid det sk "Fisktorget" i Boden.

På 1930-talet var neddragningarna av antalet värnpliktiga och övningar betydande. Vintern 1937 hade Kåren inga värnpliktiga inkallade och under den lågkonjunkturen blev Joel entledigad några veckor då och då. Då fick han ibland jobb hos Hedbergs skoverkstad i Svartbyn.

Ibland lade sadelmakeriverkstaden in anbud på bl a befälväskor i läder. Många är de väskor tillverkade av sadelmakarna på Ing 3 som befäl burit. Inredningar till olika typer av packlådor ingick också i arbetsuppgifterna.

Att uttrycket "För Gud och en ingenjörssoldat är ingenting omöjligt" även gällde Kårens civila personal bekräftas av att när snickarverkstadens personal upptäckte att klyvning och hyvling av långa plank inte fick plats i lokalen sågade de helt enkelt upp ett hål i väggen till chefens intilliggande kontor vilket innebar att långa plankor då och då hamnade på hans skrivbord. En prydlig lucka med gångjärn täckte hålet när plankorna inte hade behov av skrivbordsbesök.

Sedan hästarna försvunnit hade sadelmakarna mycket att göra med att reparera de presenningsliknande kapell som fanns på många jeepar som inköpts på surplusmarknaden efter 2. världskriget och de jobben fortsatte sedan när terrängbilarna 903 och 912 ersatte de gamla krigsfordonen.

Tage Kägebjer

Byggnad 71 blir civil

Byggnad 71, intendenturförråd B, på gamla Ing 3-området, är den enda av förrådsbyggnaderna från början av 1940-talet som finns kvar än i dag. Lite äldre Ing 3:are skulle säga att 71:an låg mellan intendenturförråd A och vedgården medan de något yngre skulle placera den mellan personalmässen och truppserviceförrådet. Den låga, gula byggnaden med sina röda dörrar var först buffertförråd

till det egentliga intendenturförrådet och sedan till truppserviceförrådet. Sedan nedläggningen av Ing 3 år 2000 har 71:an gjort tjänst som "skräpkammare" men delar av

byggnaden också som Ing 3 Kamratförenings tillfälliga förrådsutrymme. Men nu är det slut med det. Till mid-sommar övergår 71:an i civil tjänst. ■





Adress:
Ing 3 Kamratförening
Box 9105
961 19 Boden

Sekreterarens telefon:
0921-348000 (vx)
070-3885528



E-post:
erik.hansson@mil.se

Postgiro:
161757-0

Hemsida:
www.ing3kf.com

Medlemskap

Alla som tjänstgör eller har tjänstgjort vid dagens eller gårdagens ingenjörförband i Boden är välkomna som medlemmar i Ing 3 Kamratförening och det är naturligtvis även deras anhöriga.

Medlemsavgift
50:- per år.

Kamratföreningens uppgift

Verka för ökad kunskap och förståelse för frågor av betydelse för försvarsmaktens verksamhet och utveckling.

*

Stärka samhörighet och kamratskap mellan idag och tidigare anställda och värnpliktiga vid ingenjörförbandet i Boden.

*

Värda Ing 3 traditioner.

*

Verka för att Ing 4/Ing 3:s och ingenjörtruppernas historia och materiel blir rätt belyst vid Bodens försvarsmuseum.

Ing 3 Kamratförenings årsmöte

Tiden går fort numera.

23. april var det återigen dags för Ing 3 Kamratförening att avhålla årsmöte.

Årsmötet 2009 inleddes som vanligt de senaste åren med lunch på I 19:s militärrestaurang Tre Renar varefter de egentliga årsmötesförhandlingarna genomfördes på ingenjörsmässen en trappa upp i samma byggnad.

Trots det fina vårvädret kunde ordförande Jerker Persson hälsa 22 kamrater välkomna till detta hans sista årsmöte som ordförande i Ing 3 Kamratförening. När

sommarnumret av Polarpioniären kommer ut är Jerker i Afghanistan där han fram till årsskiftet tjänstgör som stabschef i den I 19-ledda styrkan FS 17.

Årsmötet var som vanligt väl förberett och både ekonomi och personval klubades snabbt igenom varpå vice ordförande Marino Eriksson tackade avgående ordförande Jerker Persson för mycket goda insatser under hans tre år vid klubban, önskade lycka till i Afghanistan och hälsade nye ordförande Magnus Ståhl hjärtligt välkommen.

Ing 3 Kamratförenings styrelse och övriga funktionärer efter årsmötet 2009-04-23

Ordförande Magnus Ståhl
vice ordförande .. Marino Eriksson
sekreterare Erik Hansson
kassör Kenneth Lindgren
klubbmästare Tomas Öman
ledamot Björn Fredriksson
" Mats-Einar Wallin
" Johan Löfgren
" Rolf Ekeberg
ersättare Leif Berglund
" Kjell Sandström
" Kurt Pålsson
" Stellan Lundberg

Revisorer

revisor Per Sjöström
" Peter Sundström
ersättare Hans-Erik Uusitalo

Traditionsgrupp Ing

Marino Eriksson
Erik Hansson
Stellan Lundberg
Kurt Pålsson
Johan Löfgren
Mats-Einar Wallin
Rolf Ekeberg

Samordningsenhet för Norrbottens regementets kamratföreningar

ledamot Magnus Ståhl
"- Marino Eriksson

Valberedning

Bengt Sundqvist
Dan Fjellström
Håkan Korvi

Ur verksamhetsberättelsen för -08

Julmiddag

Även 2008 blev det en gemensam julmiddag för "Ing 3-are" av alla slag. För arrangemangen stod I 19-ingenjörernas mässförening och Ing 3 Kamratförening och platsen var som vanligt numera militärrestaurangen Tre Renar och ingenjörsmässen på I 19. Av olika skäl kom julmiddagen redan den 5. december, vilket någon kanske tyckte var lite tidigt, men några problem med att få till stånd julstämning var det inte.

Under samlingen på mässen inför marschen till julmaten dök han återigen upp, den gamle stearinfläckade Ing 1-galten Särimner. Till ödesmättad musik hjälptes han värdigt upp för den vindlande trappen av utvalda "subalterner" med ansikten präglade av stundens allvar. De som vanligt välskrivna och inte

Ingenjörkompanichefen major John Hansson väntar på att den gamle galten Särimner ska dyka upp.



► så lite bitska draporna, om vad som under det gångna året i Svithiod sig tilldragit haver, framfördes av fänrik Martin Nilsson varefter det var dags för ingenjörkompaniets chef, major John Hansson, att greppa den för dagen nyputsade brohammaren och varligt men bestämt slå in ytterligare en spik i galtens ärrade rygg.

Sedan blev det omgruppering till den väntande julmaten en trappa ner. I år deltog drygt 50 personer i julmiddagen och i den skaran sågs inte mindre än tre före detta Ing 3-chefer: Bertil Alm, Sören Stegius och Anders "Iwo" Andersson.

Julmiddagen är uppskattad och vi kan inte annat än hoppas att det blir möjligt att genomföra en även 2009.



Här ses en del av de drygt 50 personer som deltog i mässföreningens och kamratföreningens julmiddag 2008 njuta av julbordets läckerheter.

Almanackan 2009 - 2010

2009	Augusti		2009	November	
	09-08-20	Ängesholmens dag		09-11-26	Torsdagsträff på Ingmässen I 19
	September			December	
	09-09-05	Kamratföreningarnas dag vid Försvarsmuseum, Boden		09-12-04	Julmiddag
	09-09-24	Samordnad torsdagsträff, Ing 3 Kamratförening ansvarig		Januari	
	Oktober			10-01-28	Torsdagsträff på Ingmässen I 19
	09-10-03-04	Regementets dag I 19		Februari	
09-10-22	Armasjärviceremoni, Ingkomp ansvarig	10-02-25	Ing 3 Kamratförenings årsmöte 12.00 på Ingenjörmässen I 19.		
09-10-24	Armasjärvidag, Ing 3 Kamratförening ansvarig	Vill du veta mer om de kommande aktiviteterna? Besök Ing 3 Kamratförenings hemsida www.ing3kf.com eller skriv eller ring.			
09-10-29	Torsdagsträff på Ingmässen I 19				
09-10-29	Samordnad torsdagsträff, S 3 Kamratförening ansvarig				

Kamratföreningens premium till bäste soldat

I samband med årets uttryckning tilldelades fem soldater på ingenjörkompaniet Ing 3 Kamratförenings premium bestående av:

- * Bodens ingenjörregementes historia,
- * ett års medlemskap i Ing 3 Kamratförening,
- * diplom och
- * 500:-



*Mikael Pettersson
1. ingplut*

*Hampus Brüntesson
2. ingplut*

*Joakim Olofsson
3. maskinplut*

*Thomas Nordlander
4. Db 200-plut*

*Fredrik Kallin
5. Stab- o trossplut.*

Du har väl inte glömt att betala medlemsavgiften?

Medlemsavgiften i Ing 3 Kamratförening är 50:-/år.

Nu är den på plats



I förra numret av Polarpioniären berättade vi om hur Kamratföreningens idoga och dådkraftiga Traditionsgrupp tillsammans med kamrater utanför gruppen renoverat den gamla sladdpålkranen som tidigare stått på Garnisonsmuseets gräsplan mellan Ing 3:s nya och gamla officersbostäder till stridbart skick igen.

Strax före jul, när Kamratföreningens möjligheter att längre disponera Ing 3:s Övnings- och vård-



hall försvann, var jobbet klart men först till våren tänkte sig de äldre i gruppen att kranen skulle resas på Forsvarsmuseets fältarbetsområde. De yngre bröderna ville dock annat och medan gubbarna ägnade sig åt julbestyr tog de lite yngre ut kranen till museet och reste den med hjälp av fordonsgruppens 1641:a.

Det var ner mot 25 kallgrader och blåste snålt under resningen men upp kom kranen utan missöden. Kylan, blåsten och avsaknaden av ordentligt skjutljus gjorde emellertid att Erik Hansson hade svårigheter att med sin mobiltelefonkamera få skarpa bilder av resningen (lilla bilden t v).

Med ny maststräva och ny nedre masthalva står sladdpålkranen nu på sin nya bäddning på gamla A 8. Stag, wirar och beslag är putsade och oljade och kanske får den lite bleka maststrävan i sommar samma gröna färg som kranen i övrigt. Vi får se. ■

Glöm trämask och mögelsvamp. Nu står fältarbetsklenoden från början av förra seklet stolt och nyrenoverad vid Bodens försvarsmuseum rest av traditionsgruppens yngre gossar som trotsade snö, blåst och 25 minusgrader.



Ingemar Wittikko, 27 år, uppvuxen i byn Wittikko Haparanda kommun.

Ingkomps förste specialistofficer

1998-2001 *elprogrammet gren installation 3 år,*
 2001-2002 *värnplikt vid I 19, strvkomp som stf grpch Bgbv 90,*
 2003 *IA03, två års kontrakt, utb i Boden,*
 2004 *Taxi/transporttekniska tjänster intensivutbildning,*
 2005 *LA03 Liberia,*
Yrkeschaufför, trailer/gods/filbil/hjullastare,
 2006 *Elektriker IKEA, LKAB,*
 2007-2008 *SOU MSS Kvarn, specialistinriktning motor/*
maskin/mark,
 2008-- *I 19, ingkomp, maskinpluton.*

Sommaren -08 tog Försvarsmaktens första kull specialistofficerare sin examen vid MSS, Kvarn och dess specialistofficerskompani.

Vi var c:a 100 kadetter uppdelade på 4. plutoner varvid jag tillhörde den 4:e som fick uhuh...offra sig och inkvarteras på befälshotellet då gamla "vindarnas" var fullbelagt med de tre första plutonerna, fast det var ju inte helt fel med ett rymligt rum med egen wc/dusch. Vindarnas har länge legat på renoveringslistan, men då det blir dyrare att renovera än bygga nytt så tänker man köra slut på stället, förklarades för oss. Det var dock ingen som led av det utan alla hade en dräglig tillvaro så vitt jag vet.

Tiden från utbildningen rymmer många minnen och de som ligger närmast är skarpskjutningarna vi förberedde och genomförde med trupp ur helikopter och TrängR. Det var en fin och givande period.

Vinterutbildningen i Arvidsjaur uppskattades kanske mest och det var många som aldrig tidigare satt sin fot här uppe som nu fick upp ögonen för vår norra landsända. Det var en utomordentligt bra planerad kurs som vinterenheten genomförde.

Den del av utbildningen som var mest givande var ändå de timmar, dagar

och veckor vi övade strid i grupp, som soldat och som gruppchef. Att få manövrera sin grupp under strid i anfallsmål med omfattningar, snabba beslut och koll på skjutgränser gjorde att alla insåg vikten och allvaret i stridens grunder.

Kvarn ligger en bit utanför det mer tätbefolkade Linköping och det fick till följd att det efter tjänstetid blev många träningspass under tiden på MSS.

Vad gäller ingenjörfunktionen så var vi 9 kadetter som tillhörde Ing 2 inledningsvis. Efter c:a 4 månader fick vi göra ett förbandsval i vilket jag sökte ingenjörkompaniet på I 19 då I 19 är mitt moderförband. Övriga 8 kadetter sökte till Ing 2.

Som nyutnämnd specialistofficer bär jag graden 1:e sergent och mössmärket är det med vit knapp.

Tanken med specialistofficerarna är att få tillbaka "experterna" på alla de system som finns i Försvarsmakten. Det handlar om att få djupare kunskap inom smalare områden för att säkerställa kvalitet i den utbildning som specialisten levererar till sina soldater. ■



Om gamla knektar i Gammelstan - inte Notviken!

Ing 3-kamrater vid den gamla soldatgraven i Gammelstad.



Söndagen den 10 maj var det Notviksdagen, det stod tydligt i Ing 3 Kamratförenings Almanacka för våren 2009. Så blev det också, men inte i Notviken utan i Gammelstad. I Notviken hade det handlat om de första ingenjörerna på I 19:s gamla lägerplats, i Gammelstad var temat Västerbottens regemente/livkompaniet. Så blev det efter Erik Hanssons och Björn Fredrikssons rekognoseringsstur inför Notvikendagen i slutet av april då de enligt egna utsagor varit tvungna att flitigt använda snöskyfflar - fast till vad kunde de inte riktigt förklara. Men Gammelstad blev ett lyckokast. Vi besökte historiska byggnader och platser, lyssnade på berättelser om indelta soldater och herremän från Karl XI:s stora generalmönstring 1694 och fram till i dag och hade allmänt trevligt.

"Notvikenresan" till Gammelstad har arrangörerna Erik Hansson och Björn Fredriksson all heder av. I ett par dagar hade i både tidningar och TV ritats regn över området men någon väta föll aldrig över Ing 3-kamraterna. Paraplyerna kunde användas som spatserkäppar och pekpinor. Mörka moln sågs i fjärran och visst hördes vad som kanske var kanoneld, kanske åska, men det gav bara extra krydda åt Eriks och Björns utmärkta föredragningar. De har lätt för att uttrycka sig, kan mycket och var som vanligt väl pålästa. För egen del kan jag bara konstatera att det är synd och skam vad



Björn i berättartagen.

lite jag visste om Västerbottens regemente på den tiden det stod för försvaret av hela vår norra landsända. De bristfälliga kunskaperna kan naturligtvis skyllas på mina historielärare i både civila och militära skolor, men också på att jag inte själv brytt mig om att förkovra mig i detta intressanta ämne.

Nu vet jag i alla fall att Västerbottens fotfolk blev fast organiserat under Gustav Vasas regeringstid. I samband med Erik XIV:s krig med Danmark på 1560-talet organiserades västerbottningsarna

i en *fänika*, c:a 500 man fördelade i fem kvarter (kompanier). 1615 sammanslogs fänikorna i norr till Norrlands storregemente om 3000 man. I samband med krigshotet 1624 delades Norrlands storregemente i tre delar. Sju kompanier från Västerbotten och ett från Ångermanland bildade Västerbottens regemente; i 1634-års regeringsform omnämnt som sextonde regementet.

1649 infördes det ständiga knektehållet - det äldre indelningsverket - och 1696 hade indelningsverkets organisation intagits i Västerbotten.

Under våra historiska vandringar i Gammelstad hann vi också med att besöka det intilliggande friluftsmuseet Hägnan. Föreståndarinnan Ann-Louise Lång bjöd in till den vackra Storgården och vid en mysig brasa i öppna spisen berättade hon om Hägnan medan vi satte tänderna i ett rekordligt fika. Därefter räknade hon ner tiden från dagens datum till slutet av 1880-talet och blev den lite skvallriga pigan Elin på Storgården i en scen om det gamla norrländska bondesamhället ur en av de föreställningar man kan se på Hägnan i sommar. Efter detta fina lilla skådespel vandrade vi vidare på området och tittade bl a in i en annan av Hägnans stoltheter, Torpet, med anor från 1700-talet.

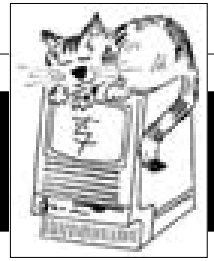
Gräben



Ann-Louise Lång, föreståndarinnan på Hägnan, i rollen som pigan Elin på Storgården.



På Hedenslund i Gammelstad besökte vi Kaptenlöjtnantsgården inköpt av Luleå och Råneå socknar i slutet av 1600-talet för att nyttjas som Livkompaniets officersboställe.



506070
8090100

90 år

10/1 Curt Johansson, Östersund

70 år

8/2 Kurt Pålsson, Boden

18/2 Per-Erik Mattsson, Karlstad

11/6 Nils Hansson, Enköping

60 år

1/1 Martin Lundqvist, Mellanström

24/3 Kenneth Rönnkvist, Nyköping

5/4 Thomas Andersson, Boden

50 år

21/2 Christer Glanz, Lidköping

6/4 Jan Ivarsson, Dingle

14/4 Mats Larsson, Boden

2/6 Peter Appeltoft, Hindås

6/6 Måns Laudon, Östersund

Knäpp en bild...

... eller leta reda på en i det album eller den gamla skokartong där du förvarar bilderna från ditt militära liv, skriv några rader till bilden och skicka till Polarpioniären.

Lille Sture

- Sture, du spottade väl inte ut körsbärs-kärnorna på golvet i biografen?

- Nej då, mamma, jag lade dem i kepsen hos farbrorn som satt bredvid mig.

Bland papperstussarna redaktionskatten drar omkring med på golvet hittade vi:

Fyrsiffrigt

- Jomenvisst, vi är på gång, tjoade Kjell Andersson och uppförde som den hängivne dansör han är några viga glädjeskutt ute på parkeringsplatsen när han kom med resultatet för lottodragningen i början av februari.

Tre ynka små nollor var vad som fattades för

att Ing 3-arna i "Sista-torsdagen-i-månaden-klubben" hade kunnat titulera sig lottomiljonärer.

Tre ynka nollor!

- Men fyrsiffrig vinst är inte dåligt, i varje fall inte med våra mått mätt, konstaterade Kurt Pålsson utan att hemfalla åt några större glädjesprång med tanke på risken för ryggskott.

- Och, tillade han, trots de uteblivna tre nollorna spelar vi nu ändå gratis nästan fram till midsommar. I en tid när ekonomin i hela världen krisar är det kanske så att vi lottospelande Ing 3-veteraner har fått de välvilliga gudarnas ögon på oss, fortsatte Kurt och höjde hoppfullt blicken mot den klarblå vinterhimlen. Sommaren kan bli ljus!

**Matpolletter även på Ing 4**

I ett tio år gammalt exemplar av I 19-tidningen *Ren Nytt* hittade vi en artikel i vilken majoren Curt Johansson rett ut frågetecknen kring matsalspolletten. Nu har vi fått tag i en liknande pollett från Ing 4 och här är historien bakom dessa polletter som skulle kunna vara bakgrunden till uttrycket "Nu föll polletten ner".

När soldaterna förr i tiden ätit sin lunch eller middag erhöll de en matsalspollett vid inlämnandet av disken. Polletten skulle de medföra mot utgången där det oftast satt en indelt soldat med ett kärl i vilket polletten skulle läggas. Sknade någon sin pollett förstod den indelte att den här soldaten inte lämnat sin disk i vederbörlig ordning och det blev rapport till dagofficeren med köks-handräckning i visst antal dagar som straff.

Polletten här på sidan var av det kraftigare slaget och avbildas i naturlig storlek. Senare togs det fram en billigare och avsevärt tunnare pollett i mässing som många soldater bröt itu och det blev till en sport att lämna disken på bordet och lura den indelte soldaten som mest lyssnade till "klirret" när den halva polletten kastades i sitt kärl.



Matsalspollett m/Ing 4.



Tack!

säger vi till alla som medverkat i detta nummer av Polarpioniären, lyfter på kepsen, överräcker en liten blomma och önskar:

Välkomna åter!

Till sist:

En av våra utlands-kommenderade kamrater visade bilder från sin tid i Afghanistan.

Det här verkar bekant, tänkte jag när jag betraktade fotografier av afghanska lastbilar med höga, vingliga laster på sina flak och där lastförankringen i bästa fall bestod av ett par repstumpar.

Bilder från arbeten inne på förläggingsområdet som visade hur afghanska arbetare flitigt transporterade sten och grus med skottkärror verkade också de bekanta.

När Ing 3 under halvan av 1950-talet byggde balkbro 2 på två pelare över Råneälven vid Hasafors togs bland annat bilderna till höger här på sidan.

Att transportera balkbro 2-underslag är inte helt enkelt men frågan är vad dagens motor- och trafiksäkerhetsmänniskor hos ingenjörerna på I 19 skulle säga om ekippet på övre bilden. Naturligtvis använde man lastförankring men på den här tiden fanns endast björnbindslen och de var inte de bästa anordningarna för att få styrsel på en sådan här last. Om man på bilden precis har "björnat av" eller ska till att "björna på" vet jag inte, men visst ser lasset lite afghanskt ut?

Undre bilden visar hur man på en spång av båtbro-materiel körrar ut sten och grus i Råneälven till vad som skall bli underlag för den ena av bronns två pelare. Skott-

Som i Afghanistan



Lite farligt lever han allt, soldaten längst upp på underslagshögen på traktortransportvagnen på övre bilden, och sergeanten i motorkavaj i bildens mitt bör vara beredd att raskt hoppa bakåt ifall att...



kärror ingick tidigare i ingenjörtruppernas utrustning men så kom band- och hjullastarna och då fick de här praktiska fordonen bli kvar i förråden.

Gräben

Vintern var snörik och stundtals riktigt kall. Månntro sommaren blir torr och varm?



Redaktion: Tomas Öman
Rolf Ekeberg

Adress: Polarpioniären
Ing 3 Kamratförening
Box 9105
961 19 Boden

E-post: tomas.oman@mil.se
Tel: 0921-68000

**Att medverka
i Polarpioniären
- det är fint det**