



GÖTATIDNINGAREN

Pris 15 kr

MAJ

1996





GÖTATRÄNGAREN

Organ för Kungl. Göta Trängkärs kamratföreningar i Skövde och Göteborg
Adress: T2, Box 602, 541 29 Skövde. Tel 0500-46 50 00. Postgiro 9 58 82-7
Redaktör och ansvarig utgivare. Alv Svensson.

Innehållsförteckning

Sida	
1 -	Kårchefen har ordet
2	Redaktören
3	Utbildningsledarna
5	Förändringens vindar över heden
6	Nya elevbostäder
7	Den långa färden
11	Snöstormen
14	Hänt på T2 i bilder
17	Slutövning i bilder
18	Avtackning av årsklassen
19	Konungen 50 år
20	Blivande KB
20	Avrostning
21	Från motorer till möbler
22	Gilbert gjorde ett klipp
24	Kamratföreningen i busken
27	T2 90 år i Skövde - epilög
28	Med karta och kompass
32	Till nya uppgifter
33	Baltbat
36	Bosnien - Herzegovina
39	Golan
41	Jyske
44	Svensk hjälp till Wien 1946
50	T2 då.....

Kom i håg

Glöm inte att betala in Din medlemsavgift till föreningen eller varför inte betala avgiften för ständigt medlemskap

Årsavgift ny medlem 10 kr
Övriga medlemmar 50 kr
Ständig medlem 400 kr

Postgiro 9 58 82 - 7

Evenemang 1996-97

Högvakt (pågång)
1996-07- 10, 12, 14

Kårens dag
1996-10-26

Julgudstjänst
1996-12-17 (1800-1900)

Jullunch
1996-12-19 (1300)

Besöksdag vår
1997-03-19

Avtackning årsklass
1997-05-15

Omslagsbilden

Kamratföreningens nya sköld utdelad för första gången 1996-05-07

Foto Löjtnant Lars Olsson

Redaktionen

har under året bestått av
Alv Svensson (redaktör)
Stefan Ekroth (redigering)
Barbro Olsson (utskrift)
Mats Fransson (distribution)

KÅRCHEFEN HAR ORDET



Så har Du åter en ny Götaträngare i Din hand, en Götaträngare som, i likhet med många tidigare år, belyser det gångna året på T 2, men också på ett trevligt sätt skall göra återkopplingar till och spegla förbandets tidigare historia. Jag hoppas Du ska bli nöjd med tidningen.

Försvarsbeslutet 1996 närmar sig. Som Ni säkert erinrar Er, tog Riksdagen beslut om den säkerhetspolitiska målsättningen, försvarets uppgifter och ekonomiska ramar i december 1995 (steg 1). Beslutet om krigs- och grundorganisationen (steg 2) skall tas den 13. december i år. Hela januari och februari har, på alla förband, präglats av underlagsarbete till ÖB förslag till Regeringen avseende vår kommande krigs- och grundorganisation.

ÖB överlämnade till Regeringen sitt förslag till "bästa försvar" inom fastlagda ekonomiska ramar i början på mars. Ett stort antal förband måste läggas ned. Skövde garnison berörs i huvudsak ej. Avseende trängtrupperna föreslår ÖB att det skall finnas en trängkår i norr (T 3) och en i söder (T 2).

Nu har politikerna bollen. Arbetsmarknads- och andra skäl skall nu vägas in. I månadsskiftet september-oktober torde propositionen föreligga.

Om ÖB förslag beträffande trängtrupperna vinner gehör, innebär det för T 2 utökade uppgifter - en större årsklass och en större befälskår d v s en tillväxt, men också att åter utbilda delar av brigadernas underhållsbataljoner.

Många vindar kan blåsa än, men vi som arbetar på, med och för T 2, hyser en förhoppning om ett riksdagsbeslut som slår vakt om T 2 i Skövde och vi känner därför viss optimism inför framtiden.

Avslutningsvis en liten vädjan. T 2 har ett fint och mycket välskött förbandsmuseum. Tyvärr saknas emellertid i stor utsträckning utrustning m m som belyser häst- och anspannstiden. Ni som i gömmorna har, eller vet någon som har, rid- eller körutrustning från den tiden, det kan vara allt från ridsadlar, ridstövlar, tränisar, seldon, hovslagarutrustning m m till tips om var vi kan finna t ex en packvagn m 11, hör av Er eller, helt enkelt, kom till muséet med sakerna. Allt är välkommet. Målsättningen är att beskriva T 2 historia på ett ännu bättre sätt.

REDAKTÖR'N GRUNNAR ETT GRÅNNANE

(För icke-västgötar = funderar en stund)

Tack för alla vänliga och uppskattande omdömen över Götaträngarens jubileumsnummer 1995!

Götaträngarens mål är att spegla nu och då vid T 2 såväl vad avser de vardagliga som de spektakulära händelserna. I detta inkluderas även Kamratföreningens verksamhet. Av det som hänt sedan föregående Götaträngaren är det särskilt två dramatiska inslag som uppmärksammas i detta nummer. Ett är utvecklingen (eller kanske rättare: avvecklingen!) av försvaret och T 2:s öde med stora pendlingar mellan hopp och förtvivlan, vilket kommenteras av kårchefen. Det andra är novemberovädret som livfullt skildras genom två av Götaträngarens "flygande" reportrar.

T 2 "då" speglas bl a av ett 90-årigt foto och en kärleksfull artikel av Evert Argus.

Ett ämnesområde som sedan länge återkommit i Götaträngaren är de internationella insatser som Götaträngare tagit del i. Ty även om trängen är ett ungt truppslag och inte har några fältslag med exotiska namn på fanorna, så torde truppslaget, med hänsyn till sin storlek, vara det som i modern tid varit mest representerat i internationella uppdrag. Det känns därför angeläget att spegla även detta ämnesområde, då och nu. Förhoppningsvis kommer internationell verksamhet att få en reell status, som inte blott är en läpparnas bekännelse, vilket ofta varit fallet då FN-tjänst endast upplevts som en besvärlig komplikation för hemmavarande och vederbörande betraktats som "smitare". Tyvärr har nog inte internationella erfarenheter tagits till vara i så hög grad som hade varit önskvärt och möjligt. En förbättring kanske kan komma till stånd när internationell verksamhet numera

ingår som ordinarie uppdrag för många militära enheter, bl a UhC. Den "internationella delen" av Götaträngaren 1996 innehåller både moderna avsnitt och minnen från insatser för 50 år sedan. Dessa och övriga inslag hoppas jag skall erbjuda en varierad och intressant läsning.

Med vänliga hälsningar

Redaktören

P.S. Tack för alla trevliga bidrag! Redaktören behöver dock mer, så kom igen med både text och bilder! D.S.



Gilbert "klipper till" redaktören under pågående intervju

FRÅN UTBILDNINGsledAREN

Övlt Otto von Krusenstierna



Utbildningsledaren 94/96

Övlt Otto von Krusenstierna avmarscherar

Utbildningsåret 95/96 är sedan några veckor tillbaka till ända. Den 8.maj ryckte 38 transportledningsassistenter ut. Två veckor senare, den 22 maj följde de tre komp, vpl för 16. och 19.milotpbat samt IB16 sjukvårdsförstärkningskompani och ISB-to, totalt drygt 200 soldater. Utbildningsbefälet kan, som vanligt, vara stolta över sin insats. Utbildningsresultatet är gott - även om vi alla tycker att en GU-bataljon på 239 vpl har varit i minsta laget. Arbetsuppgifterna har dock inte ändrats väsentligt av detta förhållande - personal- och utbildningsfrågorna är de samma, oavsett antal värnpliktiga.

Vad gäller utbildningen har några nya grepp tagits. Två av tre "bataljonsövningar" har bedrivits delade, där kompanierna huvudsakligen övat i egen krigsterräng och i nära samverkan med egna respektive högre förband. Under bataljonsövning 2 i

april innebar det t.ex. en spridning av bataljonen från YSTAD till LJUSDAL. Denna form av bataljonsövning tror jag kommer bli regel framöver. Den ger dels möjlighet till bra övning för våra förband med sin stora transport- och hanteringskapacitet, dels ock möjlighet att samöva underhållssystemet.

I och med detta utbildningsårs slut lämnar jag T2 för tjänst på UhC. Uppgiften som utbildningsledare har varit mycket lärorik och stimulerande. Jag är tacksam för att ha fått förtroendet att få leda utbildningen under två hela utbildningsår - vilket inte är alla förunnat.

T2 kader av utbildningsbefäl är ung, ambitiös, kunnig och med ett bra ledarskap. De har väl motsvarat mina förväntningar. De två åren har dock inte varit helt friktionsfria. Mitt första år hade väl en viss prägel av observation samt ödmjukhet inför uppgiften och befälskaderns kunskaper och förmåga. Under mitt andra år tror jag mig ha, inom ramen för målstyrningen, påverkat såväl utbildningens genomförande och inriktning på sikt som bataljonens "inre liv" - om inte annat har det varit mitt mål.

T2 står inför spännande uppgifter. Med FB 96 kommer, som det nu ser ut, utbildningen till brigaderna att öka. Det är både glädjande, bra och nödvändigt. Mina erfarenheter från gångna årens samövningar visar att: T2 kan utbilda brigadunderhållsforband, trängens systemkunskap behövs vid brigadutbildningen och slutligen, det behövs en FOMS, som säkerställer årlig övning av hela underhållssystemet.

Utöver ovanstående utmaningar väntar också utmaningar bl.a. inom ramen för arméledningens utbildningsprojekt och ÖB kvalitetsprojekt. Båda dessa projekt behövs och borde vara välkomna. Jag har dock, efter dessa två år, en viss förståelse för utbildningsbefälets inledande reaktioner - tiden är en ändlig resurs! Men kom ihåg - stillastående är lika med tillbakagång.

TILLTRÄDANDE UTBILDNINGSLEDAREN

Övlt Lars-G Sjölin

Det är nio år sedan jag avslutade min kompanichefs-tjänstgöring på Kunglig Göta Trängregemente. Under detta nioåriga "övningsuppehåll" har mycket förändrats på T2. Regementsstatusen har gått förlorad, personalkåren har förändrats liksom utbildningen.

Många av de erfarna och duktiga instruktörerna har av olika anledningar slutat. Trots detta har officerskåren fortfarande en bred och djup kompetens, vilken också är viktig att säkerställa på sikt. Många nya officerare (äldre som yngre) har tillkommit, vilket förhoppningsvis bäddar för en positiv utveckling.

T2 har heller inte kvar det samlade utbildningsansvaret för brigadunderhållsbataljon, vilket inneburit en del negativa konsekvenser på underhållssystemet. Men genom ett gott samarbete med t ex PB 9 har vi delat upp utbildningsansvaret oss emellan. Systemtänkande - vilket bl a innebär att kunna utbilda och öva i bataljons ram (uhbat) är viktigt. "Snuttefieringslösningar" är inte kostnadseffektiva. En fortsatt strävan efter att få ett utökat ansvar vad gäller underhållsbataljonsutbildning gagnar krigsförbanden. Men samtidigt ska vi, liksom idag, fortsätta utbilda milounderhållsförband.

Som tillträdande utbildningsledare (C GU-bat) är det på sin plats att presentera sig och då särskilt för de yngre, men även äldre nya T2:are.

Med dessa ord tackar jag alla T2-kollegor för dessa två år och det stöd Ni gett mig samt önskar Er och min efterträdare övlt Lars Sjölin lycka till med Er kommande verksamhet



Jag blev fast anställd som instruktör vid Kunglig Göta Trängregemente 1972. Efter några år i olika instruktörs- och plutonschefsbefattningar samt FN-tjänstgöring (UNFICYP) hann jag även med att i olika omgångar tjänstgöra som lärare vid US. I början av 80-talet genomgick jag så MHS allmänna kurs, tjänstgjorde som FN-observatör i UNTSO och genomförde kompanichefs-tjänstgöring. 1987-89 var det dags för MHS högre utbildning (Hska) med efterföljande tjänstgöring som operations- och taktiklärare vid MHS, handläggare vid arméstabens personalutvecklingssektion, generalstabs-utbildning i Österrike och återigen lärare vid MHS, denna gång i strategi- och säkerhetspolitik.

Det senaste året har jag haft förmånen att återigen få tjänstgöra inom truppslaget och då som projektledare vid UhC, vilket bl a inneburit ansvar för tränginspektörens funktionsuppföljning, internationell verksamhet, "Arméns utbildningsprojekt (Träng)" mm.

Några områden som ligger mig särskilt varmt om hjärtat som blivande utbildningsledare är kompetensutveckling i allmänhet, ledarskapsutveckling med målstyrning som grund samt pedagogikutveckling genom bl a helhetsbaserad inläring (HBI). Detta i syfte att utbilda så bra krigsförband som möjligt.

Jag ser med tillförsikt men även med spänning fram emot att åter igen få verka inom "moderregementet" med allt vad det innebär.

FÖRÄNDRINGENS VINDAR ÖVER HEDEN

Att försvarsmakten undergår stora förändringar är väl allom bekant. Synliga bevis är bl a den byggnadsverksamhet som 1995/96 pågår invid T 2 i det som kallas Gärdhems trädgård. Där uppförs två nya byggnader avsedda som elevbostäder för garnisonens militära skolor (se mera därom i särskild artikel). För att bereda plats för dem har det gamla Husartorpet och en minneslund över avlidna tävlingshästar flyttats.

Minneslunden som består av ett antal hästgravstenar insamlade från olika platser på övningsfältet återfinnes i ny skepnad i parken framför kasernens östra del.

Husartorpet skall återuppföras vid Simsjön där det kommer att ingå i major Bernhard Englunds (K 3) samling av indelningsverkets byggnader (väl värd ett besök!).

Husartorpet har stått i Gärdhems trädgård sedan 1950 då Livhusarernas kamratförening invigde det på sin nya plats. Ursprungligen kommer det från Fägre (Stenbäcken). Dess benämning i indelningsverket var: "HUSARTORPET NR 49 JONSBODA MELLOM-GÅRDEN VID VADSBO SKVADRON" och var ett av 13 ryttartorp i Fägre socken. Den siste husaren som bodde i det var nummer 49 August Lindblad född i Flistad 1841 och antagen till husar 1860.

Han erhöll avsked efter 32 års tjänst 1892 med vitsordet "att han sig väl skickat". Han avled 1923 vid 82 års ålder. Därefter stod torpet mestadels tomt intill dess att Livhusarernas kamratförening inköpte det på 1940 talet och flyttade det till Gärdhems trädgård.

(Källa: "LIVHUSAREN").



Husartorpet med minnesstenar



Minneslunden (ny)

NYA ELEVBOSTÄDER I SKÖVDE GARNISON

1995/96 växer två nya hus upp intill T 2 kasernvakt på den plats där Husartorpet låg. De är i första hand avsedda som elevbostäder för elever vid Brigadcentrum (BrigC) och Underhållscentrum (UhC) men även andra officerare kommenderade till Skövde kan få hyra där i mån av plats.

Den ansträngda hyresmarknaden i Skövde där Högskolan, gymnasiet, de militära skolorna m fl konkurrerar om befintliga smålägenheter och hyresrum gör behovet stort att säkerställa ett bra boende för de militära elever som utgör en viktig komponent i försvarets verksamhet i Skövde.

Kasernen Fastighetsbolag heter företaget som bygger och hyr ut bostäderna till försvaret (P 4/Fo 35) som i sin tur hyr ut dem till elever m fl. Den preliminära kostnaden är 33.890.000 kr (inkl moms). För detta får man 60 lägenheter varav 58 är trerummare (2 elever/lägenhet) och två enrummare. Maximalt kan således 118 boende beredas plats samtidigt. Varje lägenhet är fullt möblerad med bl a telefon och anslutning för dator. Dessutom finns i källarna tvättstuga, bastu, skyddsrum m m.

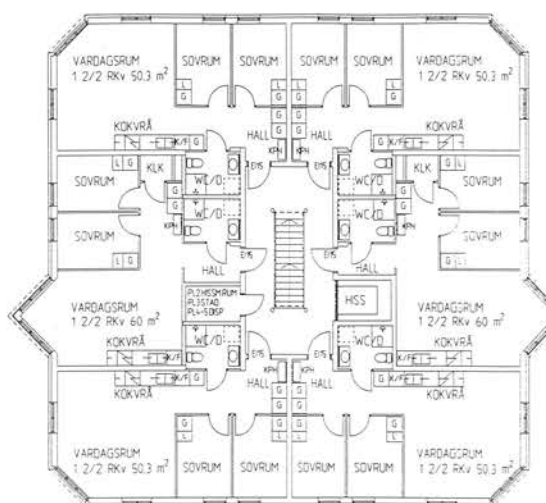
Invigningen sker den 29 augusti 1996 då deltagare i 1996 års CISM (Internationella militära skyttemästerskapet) kommer att inkvarteras där. De första eleverna kommer sedan succesivt under september.



Bygget har startat



Bygget klart, nästan



Ett våningsplan

DEN LÅNGA FÄRDEN

Major Anders Löfvenborg



Det är torsdagen den 16 november 1995. Jag befinner mig på P 7 Revingehed på planeringsmöte inför pansarövningen 96. Mötet avslutas omkring kl 1900 på kvällen, för att fortsätta

på fredagen med redovisningar i olika tjänstegrenar. Mina samverkanspartner hade tyvärr inte kommit till mötet, dessutom skulle fördelningschefen ha inspektion på fredagen på T 2, så jag tyckte jag gjorde mer nytta på T 2. Klockan 1930 lämnade jag Revinge för att komma hem lite tidigare än de andra. Att det skulle bli med betoning på lite, visste jag inte då.

Jag åkte ensam i en Volvo 240. Genom hela Skåne regnade det som om himmeln vore öppen. Någonstans utanför Ljungby kom snön. Det var till en början snöblandat, sedan blev det mer och mer snö. Det blev svårare att köra på den spåriga vägbanan. Några plogbilar hade inte hunnit ut än. Mellan Värnamo och Jönköping var det bitvis mycket svåra förhållanden, men det rullade sakta framåt i alla fall. På radion varnade för att det var ett svårt snöoväder på väg från Göteborgsområdet in mot västra Götaland. Den svåra blåsten i kombination med snön hade gjort att man fått stänga av riksväg 40 utanför Göteborg. Vidare hade motorvägen utanför Huskvarna stängts av, meddelade radion. När jag kom till Jönköping var klockan 2330. Fyra timmar dit. Inte så farligt försenad. Man överdriver väl lite i radion som vanligt, tänkte jag. De vill väl inte ha ut alla söndagsåkare bara. För säkerhets skull ringde

jag hem och sade att det tar nog två, till två och en halv timme hem.

Jag satte kurs mot Skövde. Utanför Jönköping skulle jag ta av mot väg 48. Där var det kö. Det var kö ifrån backen, ner hela vägen, till korsningen med väg 195, ca 3-4 km kö, med långtradare som inte kom upp för första backen på 48:an.

Jag beslutade att ta väg 195, över Hjo till Skövde. Det var ca 10 cm snö. Det var plogat, inte så mycket blåst. För första gången sedan Värnamo kunde jag köra i 70 km/h. Men säg den glädje som varar länge. Efter att ha passerat infarten till Habo, och kommit halvvägs till Fagerhult, blev det stopp. Två långtradare hade fastnat i varandra på en bro lite längre fram. Nu var det så halt att de inte kunde komma loss. Jag tittade fram längs vägen. Det var en kö på uppskattningsvis 50 talet långtradare framför mig. Att åka fram var uteslutet. I lä från en lastbil samlades vi några stycken och hade rådslag. Jag föreslog att vi skulle ta vägen över Habo till Mullsjö. "Ingen idé", sa en kille som hade klivit ur en stor amerikansk pickup. Han fortsatte: "jag kommer därifrån, det ligger fyra långtradare över vägen norr om Mullsjö, så polisen hänvisade mig till denna vägen". "Det går att åka över Annelund och Gustav Adolf, till Tidaholm", föreslog någon. Killen i den amerikanska pickupen fick uppgift att prova sig fram längs vägen, kom han fram skulle han ringa och meddela oss.

Väntan blev dock inte så lång. Det låg ett träd över vägen ett par km upp. Omöjligt att forcera. Ny väntan på att proppen på vår väg skulle lösa sig. Blåsten började nu tillta, och det svajade i bilen när vinden fick tag ordentligt. För att hålla

värmen var vi tvungna att ha motorerna igång hela tiden. Efter ca en timmes väntan kom en polisbil bakifrån körandes mot norr i omkörningsfilen. Jag gick ut och stoppade den. "Hur ser det ut längre fram?" frågade jag. "Vi tror det går att köra nu, men lastbilarna vill nog vänta lite bara. Vi skall fram till en som har fel på värmen i sin lastbil och hjälpa honom", sa poliserna.

"Då hänger vi på" sa jag.

Vi, det var fyra personbilar, varav en med husvagn! Med polisen i täten, jag som nummer två, och de andra efter körde vi norrut. Vi passerade Brandstorp ca klockan 2 på natten. Polisen körde dock fortare än jag kunde köra, så jag tappade snart kontakten med dem. Nu var vi ibland så nära Vättern att man kunde höra ett enormt dån, och man kunde känna hur bilen nästan lyfte i de starka vindbyarna. Sikten var nu ca 5-10 m framåt. Jag körde på ettans växel i långa perioder. Någon gång kunde jag lägga i tvåan, men ofta snabbt tillbaka till ettan. Vindrutetorkarna fylldes med is, och jag fick stanna för att göra rent dem. Vid ett stopp kunde jag inte komma loss. Jag satt helt fast. Snabbt kom de från bilarna bakom och puttade loss mig, så vi kunde fortsätta. Stormen blev nu värre och värre. Sikten blev mindre för varje snöby som blåste förbi. I en snöby då jag var helt förblindad körde jag fast i en snödriva på vägen. Bilen hängde på underredet. Nu gick det inte att putta loss den. Jag satt fast.

Jag gick ut för att kontrollera hur det såg ut. Vinden var fruktansvärd. Mössan flög all världens väg direkt. Barhuvad gick jag ett varv runt bilen och konstaterade att den hängde där den hängde. På väg runt bilen blåste jag omkull. Trots mina 90 kg kunde jag inte stå upp utan föll handlöst. Hastigheten på snön var så hög att uniformen genomborrades med en gång, av snö och regnpartiklar, och jag var genomblöt. De

bakomvarande bilarna lyckades köra om mig vid sidan. Jag trodde att någon skulle stanna för att hjälpa till att dra mig loss. Men jag trodde fel. Nu satt jag i bilen som hängde på en snödriva 10 cm ovanför marken. Kylan och snöstormen omöjliggjorde alla försök att gräva med händerna. När jag hoppade in i bilen stannade motorn. Den startade inte. Jag hade kört på ettan och tvåan i flera timmar och nu hade den nästan beekat igen. Jag körde på startmotorn tills jag kunde höra små tändanden, och efter vad som jag upplevde som en evighet startade den igen. Men den gick inte under halvgas.

Jag satt och försökte värma mig, torka det värsta, samtidigt som jag måste ha foten på gaspedalen hela tiden. Efter ungefär 45 min kom det en bil bakom mig. Den fastnade dock fem meter bakom mig och kom inte loss. Jag gick ut i detta inferno igen. Poff, sa det sedan var jag genomblöt igen. I bilen bakom fanns det en familj med två barn. Vi försökte knuffa loss deras bil, men det var lönlöst. "Sitt i bilen ha motorn igång och försök värma er så får vi hoppas det kommer någon med snöskyffel, eller någon som kan dra loss oss" sa jag innan jag satte mig i min bil igen.

Återigen väntan. Denna gång bara en halvtimme. En kille i en "van" på väg norrut kom fram till oss. Han drog loss våra bilar, och tog sedan täten mot Hjo. Ytterligare 2 km längre fram ligger polisbilens från Fagerhult i diket. Vi stannar och bärgar. Killen med "vanen" skall inte längre, han svänger in till en gård. Rådslag igen. Poliserna vill nog bara dö. De går inte ur sin bil, de vevar ner sidorutan lite när jag kommer fram. De rökar inne i bilen, och säger: "Du vet att vårt pass är snart slut, och vi ska ju tillbaka till Mullsjö, så vi vänder nog här". "Ja det är nog bäst", tänker jag. "Lycka till" säger jag. Jag har också bestämt mig för att inte åka först igen och bara fastna. Några långtradare har nu kommit i kapp oss. Jag snackar med en

av förarna och kommer fram till att det är nog bättre att han tar tåten med sitt ekipage. Sagt och gjort. Nu rullar vi åter igen. I tåten 8 långtradare, därefter barnfamiljen och jag, i var sin personbil, tätt följda av några långtradare till. Vi kommer in i Hökensåsskogarna, då uppstår nästa problem. Omkullblåsta träd. Inte ett träd, inte två, utan massor av ikullblåsta träd. Vi letar sågar i bilarna, men utan resultat. En chaufför som talade klingande gotländska visste att det på en gård en liten bit härifrån bodde en som kanske hade en motorsåg. Promenad dit, och hör och häpna, en halvtimme senare var vi framme i tåten och röjde skog. Han sågade och vi drog undan och rensade vägen från stockar och grenar. När det var rensat, var det framåt till konvojen igen.

Klockan var nu ca 5 på morgonen. Vi körde sakta framåt med något enstaka stopp för ikullfallet träd. I höjd med S.Fågelås blev det stopp igen. Jag hade nu nästan igen bensin kvar, så jag gick in i lastbilen bakom mig och pratade med chauffören. Vi kunde skymta fram till tåten. Det låg en lastbil i diket och förmodligen blockerade vägen. Efter någon timmes väntan kom det ett par blinkande ljus. Vi trodde det var bärgningsbilen. Vi bedömde att vi inte skulle vara till någon nytta där framme, så vi satt kvar och väntade på att de skulle bärga färdigt. På radion sade man att det var bandvagnar på väg ut till alla som satt fast i snödrivorna. Jag ringde till P 4/Fo 35, och blev kopplad till ledningscentralen. Bandvagnarna är på väg, är det problem, så ta befälet på platsen så man där. Jag gick ut och undersökte läget hos folket i bilarna. Ont om bränsle i personbilen, men ännu inge fara med kylan sa pappan. Långtradarna hade gott om bränsle. Jag gick igenom hela konvojen fram till tåten. Där visade det sig att det var ingen långtradare som blockerade vägen. Den första hade bara fastnat lite i en driva. Det som vi trodde var bärgare, var en plogbil

från Hjo, åtföljd av en jättekö med lastbilar ifrån norr. Jag frågade vad som händer. "Ja du vet nu är det ingen idé, min långtradare sitter fast, och plogbilen kommer inte förbi så vi bara sitter här och håller värmen" svarade en röst inifrån den varma plogbilshytten. Jag kände hur sinnet nästan rann över på mig. Jag tänker då inte lägga en minut extra på den här vägen, nu vill jag hem! Jag tog en snöskyffel på plogbilen, och med en fältskjorta över huvudet som ett huckle, började jag skotta runt hjulen på den första långtradaren. Under bilen, framför hjulen, framför släpet. Framför drivhjulen hackade jag ner ända till asfalten. Till slut var den som jag kunde bedöma helt loss. Jag sa åt föraren att köra loss bilen. Jodå, den lossnade direkt. Innan han fick fortsätta sade jag åt plogbilföraren att vända på sin bil. "Det går inte" sa han. Det gör det visst, se upp på mina tecken bara" sa jag. sedan dirigerade jag honom runt på vägen. När han hade vänt fick han uppgift att köra till Hjo. Långtradaren som nu kunde köra bakom plogbilen fick framåttecken. Långtradare nummer två satt också fast. Jag skottade, och skyfflade. Hackade och slet, och även denna gång gav det resultat. Ännu ett 24 meters ekipage lossnade och kunde fortsätta mot Hjo. Skottandet tog tid, och framförallt tog det på krafterna. Det hade nu gått ca 25 timmar sedan jag åt något senast, och jag hade inte sovit på 32 tim.

När jag började skyffla runt långtradare nummer tre kommer hjälpen. En tg 40 från P4. Lt J-O Säll, med en vpl och två poliser. Nu kunde vi dra loss lastbilarna och slapp och skotta. Efter ett litet tag kom också en bandvagn med besättning från P4. Jag stoppade den. "Vad har ni med er?" frågade jag. "Poliser" svarade de. Jag tittade in i bak där det satt tre poliser. "Hej ,,har ni någon bensin med er?" "Nej det har vi inte"

"Har ni någon mat,...eller snöskyffar,,,,,,eller sågar...eller...?" "Nej det har vi inte tänkt på" sa de.

Det var fråga om ren "sight-seeing" verkade det som. De lyckades dock skrapa ihop lite mat till barnfamiljen i personbilen framför mig. När nu långtradarna rullade norrut igen efter plogbilen, kunde vi också fortsätta vår färd mot Hjo.

Fredag em klockan 4. Jag är nu i Hjo.

Jag tankar, ringer hem, och säger att jag är på gång, det är inte långt kvar. Mellan Hjo och Skövde möter jag endast en bil. Det är rätt ensamt. Jag kryssar mellan övergivna bilar. Stormen är så hård ute på fälten att jag ibland inte ser vägen. Vi två tillfällen tvingas jag gå ut ur bilen och leta på vägbanan efter spår att åka i. Vid Forsby utanför Skövde är det värst. Drivor

på två-tre meter vid sidan av vägen. Det är som att åka i en tunnel. När jag kommer till korsningen med väg 49 är det åter stopp. På radion säger de att det skall ta flera timmar, men efter endast 1,5 tim rullar det på igen. Väl inne i Skövde är det inga problem. Det är ju sommarväglag, i jämförelse med var det har varit tidigare.

Jag är hemma i bostaden kl 1900. Jag har rest i 23,5 timme, bara för att jag ville komma hem lite tidigare, och inte missa inspektionen.

Vad dom sa på T2?

Förutom skratt och allmänt hånande, fick jag ta ut en ledig dag för att inte få löneavdrag, jag hade ju inte varit på jobbet!!!



Bild : Anders Litborn / Skövde Nyheter

SNÖSTORMEN SOM DRABBADE LÄNET 16-17 NOVEMBER 1995

Löjtnant Anders Berglöw



Vi blev tagna på sängen, var och en av oss, när vädergudarna satte fart med all kraft och visade västgötar och smålänningar, ja bohuslänningar med för den delen, hur det går till

att få ett ofrivilligt löneavdrag till råga på alla andra pålagor som drabbar oss med nästan lika stor kraft, i varje fall i börsen, som det blev med elektriciteten och de civila kommunikationerna i form av telefon och på vägar, järnvägar och i luften.

Under alla omständigheter står tiden inte still och inte heller mj P Wase, vilken hade godheten att under sen fredagskväll, telefonledes, beordra mig till tjänstgöring med start tidig lördagmorgon. Sagt och gjort, här skall undsättas gamla och sjuka och strömmen fixas.

Habo var målet för min del. Tillsammans med kn J Martinsson anmälde vi oss som arbetsstyrka som vpl bv-förare, vilket de på brandstationen i nämnda ort hade fått löfte om. Några stjärnor på axelklaffen var för dessa herrar inte intressant men att man däremot var en stjärna vid ratten sattes högt på skalan för deras behov. Strax efter vår ankomst gav sig Johan iväg med en bandvagn till Habo-kraft medan jag for väg 195 norrut till Brandstorp för att där ta över bandvagn nr 2, med uppgift att hjälpa Räddningskåren med att ta sig fram till behövande uti stugorna. Räddningspersonalen var redan insuttna i vagnen, som jag tog över av personal från ATK samtidigt som ATK:arna tog "min" 245:a där de redan lastat in en gammal

gumma som skulle transporteras till Habo brandstation för uppvärmning. Ut i skogen for vi för att hemsöka nödställda, företrädesvis äldre strömlösa medborgare och bistå med alla till buds stående medel.

Efter några timmars färd i Brandstorpstrakten var de uppdragen utförda och färden ställdes mot Habo där räddningspersonalen lämnades av. Omedelbart därefter åkte jag till Habo-kraft där jag mottogs med vidöppen famn av en lätt jäktad chef, som genast tilldelade mig ett par "elgubbar" med all tänkbar elutrustningslagningsapparat samt motorsåg med tillhörande bränsledunk m m. Det var minsann inga ledsna gubbar det där inte, trots att elnätet var ett enda stort kaos och de själva luktade skapligt med svett och inte hade de sovit natten före heller.

Det är egentligen nu allvaret börjar för min del, för ni skall inte tro att kraftledningsgatorna är ett dugg mindre backiga eller blöta än det Jonny Asp hittar på billingsluttningen när det skall genomföras någon typ av orientering. Att det var mörkt hindrade inte vår färd längs kraftledningsgatorna. De tappra elgubbarna var ordentligt på alerten, så fort vi närmade oss en hög kullblåsta träd for de ur vagnen, greppade sågen och slängde sig över träden med en frenesi man knappt kunnat drömma om, och strax var den högen förpassad till stumparnas värld. De sade när de åter tog plats i vagnen "Nu när vi är bandvagnsunderstödda kommer vi fram till problemen utvilade och kan ta i med full kraft, till skillnad mot föregående arbetspass då det var snöpulsning som gällde, dessutom är ju värmestugan (vagnen) på plats. "Vidare längs ledningen blev det backigare och backigare och ett tag lät det som om vi befann oss på nöjesfält á la Liseberg, inte av ljudet från

motorn men väl av passagerarna, de trodde nämligen inte att detta fordon kunde bete sig på sådant vis, och att de menade allvar syntes på deras vitt lysande knogar efter att nästan kramat sönder armstöd och vad som gick att hålla sig i. Skall jag var ärlig så tog väl mitt hjärta ett par extraslag lite då och då också, för det är alldeles väldigt vilken terräng de har nere på sydöstra Hökensås. Vid ett par tillfällen fick jag order att inte köra längre "för där går det ju inte ens att gå när det är sommar," ja ja jag stannar väl då och tittar bakom nästa kulle, och visst hade de rätt, visst såg det aningen besvärligt ut men "det går nog" och så visst gick det, tack Gud och Häggglunds för det.

Klockan var nu midnatt och vi kom till ett ställe som liknade ... En yta stor som Heden med stora fina vackra granar omkullvräkt likt plockepinn och inte nog med att de vält, de låg mitt över vår kära ledning och med sig i fallet hade de dragit med stolparna.

Det var att ringa chefen och berätta om läget, varvid han lät oss slippa det problemet i nattens mörker. I stället fick vi uppgiften att kolla över ledningen mellan två orter. Det enda problemet var enligt deras utsago att det låg en blötmosse i vägen. Då är det härligt att säga, "skulle en mosse stoppa en 206:a?". Naturligtvis hindrade välta träd vår väg, men bara tillfälligt ty motorsågarna var fortfarande i drift.

Klockan har "bara" hunnit till 0200 då vi kommer till första dräneringsdiket. Har man aldrig varit skeptisk förr så är det dags nu. Hur skall nu detta gå? Jodå, vi larvade oss över med môset sprutande runt vagnen och knappt 500 m senare ett likadant dike och samma fundering där, och samma resultat, ytterligare 500 m och nytt dike. Hoppsan nu blev det natten, hela framvagnen försvann i diket vilket även täckte framlyktorna så det blev helt svart. Det hördes mumlande från de

tappra huggarna, för inte hade de, efter en sådan 206 uppvisning, lust att fotvandra på en blötmosse hem inte. Nu gällde det att förvalta pundet väl, backa försiktigt utan att gräva stora hålet, det kan ju bli så att det slirar till och vips är det tunna lagret med bärighet borta. Det sägs ju att skråar ska ha tur och i detta läge var jag en skråe, så vi slapp fotvandringen. Istället blev det en kraftfull omfattning för att ånyo följa spåret.

Även hjältar sover ibland, så vi avbröt när ledningen var slut. Ringde brandchefen i Habo för inkvartering ett par timmar vilket han tidigare lovat. Han bor granne med stationen så öppningen gick fort. Vagnarna ställdes in i en tvätthall för avisning, sen var det godnatt en liten stund.

Då vi bodde i fikarummet var det nära till frukost vilket passade perfekt. När klockan var sju på söndagsmorgonen och vi hade servat vagnarna och väckt upp tuppen, åter till kraftbolaget och åter en ny utvilad besättning. Som ni förstår så upprepas historien med dessa nöjesfältsljud i hytten och ideliga kommentarer som att "det här går väl aldrig" eller "vad i jösses namn håller du på med nu då?"

Dagen fortled och den som tror att köra bandvagn åt elgubbar är bara att köra, tror definitivt fel. Nä du, för att komma någon vart så var det allt till att hjälpa till med att hålla emot, knuffa på, bära undan, eller bara hjälpa till att stänka, för det åtgick en hel del sånt. Den ena av söndagens huggare var jag tvungen att fråga om han var finne, han tittade oförstående på mig och undrade, hurså? Jo du kör ju med finska ryttare (ryttare är de delar på sågkedjan som bestämmer hur djupt varje tand tar) för det sprutade 3 tums flis omkring hans såg. "Nä," sa han, "men jag vill att det skall ta lite när en kör." Då jag inte var klädd för motorsågning, fick jag njuta av stängsågen, en lång rackare som det

gick att använda ända uppe i ledningen för att kapa toppar och grenar med. Trevlig sak i sig men den var ej motordriven, så det var svårt att öka farten. Inte för att vi blev färdiga den dagen heller men tiden började ta slut och även orken tröt och dessutom är det inte helt riskfritt att arbeta med vindfällan. Så vi avbröt och vid summeringen på bolaget kunde konstateras att nu var det endast ca 100 abonnenter som fortfarande var utan ström i "vårt" distrikt.

Naturligtvis var jag inte ensam i skogen utan det var en stor organisation som med gemensamma krafter fixade till så att allt blev bra.

Klockan 2200 kom ett par soldater och körde oss till T 2 och strömkaoset var slut för den här gången. Väl i hemmet fick min kokerska en snabb puss, därefter fick jag ta itu med helgens planerade arbete, vilket bestod i att riva upp badrumsgolvet, för jag renoverar lite hemma och rörmockaren var beställd till måndag morgon och så blev det också.



Bild: Anders Litborn / Skövde Nyheter

HÄNT PÅ T2 I BILDER



Flaggstången knäcks på Kårens dag-----



-----men en ny är strax på plats



Kyrkparad



Nytt kroppsskydd (splitterväst och hjälm)



*MB S genlt Sven-Åke Jansson presenterar
HOTET (mot T2 ?)*



*Presskonferens: försvarets framtid i Skaraborg
Fr v: Fördch öv 1 Hederstedt, briginsp öv 1
Sandqvist, tränginsp öv 1 Nordmark,
C PB 9 öv Stigsson, C T2 öv Smith*



Nora kompani batförbpl, Axvall



*Nora kompani sjtp
(Carlsson, Zachariasson, Wangerås, Olsson)*



*Karstorps kompani tankningspl
Hallenbergssrondellen*



Förbandsnämnden



*Återbesök med ärtmiddag i officersmässen på
gamla T2*



P-O Törnqvist 50 år



*Nya kaptener, Fr v Ulrika Palerhag,
Jesper Eriksson, Stefan Magnusson,
Jörgen Eliasson, Anders Lundgren*



Transportledningskolan (Tpls) avtackas



*Nya fänrikar (yoff) fr, v Mattias Axelsson,
Petter Eriksson, Michael Lerjeus*



Tpls "muck"



*Nya fänrikar, (resoff) Fr, v
Lars Färnevik, Peter Svedberg*



*Tpls bästa sodat Pierre Gildert
(Vetlanda/Göteborg blivande civing) får första
exemplaret av kamratföreningens nya sköld*

SLUTÖVNING



Övningsledningen (Süttenbach, Hilding, OvK)



RO/Lt Bergehall, Kn Peter Eriksson



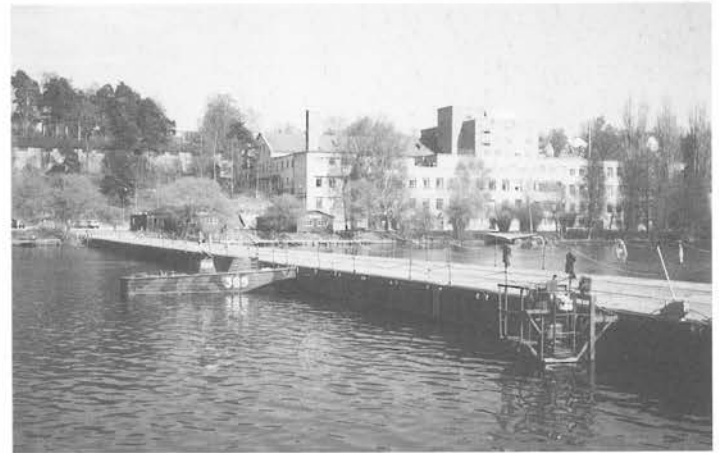
Snålt med drivmedel ?



Drivmedel på gång !



Linjebyggnad



Flytande bro

KÅRCHEFENS AVTACKNING AV ÅRSKLASSEN



Fanvakt och GU-bataljon



Hemvänets musikkår i Eksjö



"Bästa soldater"

fr v: Andreas Johnsson (2.komp), Patrik Karlsson (3.komp), Magnus Rydbäck (4.komp)



"Bästa motormän"

fr v: Thomas Segertoft /2.komp) Daniel Westlund (3.komp) Joakim Smedberg (4.komp)



"Bästa pluton": Tppluton / 3.komp



"Bästa idrottskompani": 3.komp

KONUNG CARL XVI GUSTAF 50 ÅR

Kungl Göta trängkår och dess kamratförening uppvaktade med fanor på Konungens 50-årsdag den 30 april. Kamratföreningens fanförare var kapten Berndt Andersson assisterad av hustru Laila som bar kamratföreningens namnskylt samt Peter Svensson (medlem i kamratföreningen) och major Göran Sundén som tog fotografierna. Göta trängkårs fanförare var löjtnanterna Fredrik Gustavsson (1.) och Jonas Adolfsson (2.).



BLIVANDE KOMPANIBEFÄL (KB) 1996/97



I medio av februari 1996 inryckte 18 förhoppningsfulla ungdomar (varav 3 kvinnliga) till T 2 för att genomgå 15 månaders kompanibefälsutbildning.

I samband med att den i juni tillträdande utbildningsledaren, Övlt Lars Sjölin, presenterade sig för dem den 29. februari fick GÖTATRÄNGAREN möjlighet att träffa dem efter ca 10 dagar på T 2 och utröna vilka förhoppningar och eventuella farhågor de hade inför sin utbildning. Genomgående hade de stora

förväntningar på ledarskapsutbildningen som bedömdes vara mycket värdefull. Man var också tilltalande av att utbildningen erbjöd omväxling mellan teori och praktik. De enda farhågorna som kom till uttryck var att några undrade över om de skulle kunna leva upp till de krav som de skulle ställas inför.

3-4 stycken hade funderingar på att bli yrkes- eller reservofficerare. Av de tre kvinnliga befälseleverna hade två viss försvarserfarenhet genom medlemskap i FMCK respektive LOTTAKÅREN. Deras manliga kollegor tyckte att det var positivt med kvinnliga kamrater.

Samtliga var mycket nöjda med hur de blivit mottagna på T 2. De tyckte också att utrustningen var bra liksom boendet och det redan etablerade goda kamratskapet.

GÖTATRÄNGAREN hoppas att kunna återkomma med en uppföljning av KB 96/97. Till dess önskar vi dem en lärorik och trevlig tid.

AVROSTNING

Minskade resurser till försvaret medför bl a att våra reservofficerare alltför sällan ges tillfälle att utöva sitt "andra yrke".

Löjtnant Håkan Bergehall (resoff sedan 1986) är en av de få lyckliga som fått möjlighet att under 6 dagar i maj få tjänstgöra som krigsplacerad plutonchef vid "sitt" förband. I Håkans fall en intendenturpluton ur ett milotransportkompani som grundutbildas vid T 2 95/96. Han har träffat plutonen tidigare under en bataljonsövning (2 dagar). Håkan är grundutbildad som pionjär men har även fått intendenturutbildning.

I det civila är han sågverkschef i Knivsta. Civilt arbete och bristande "efterfrågan" från försvaret har medfört att han inte haft möjlighet att utöva sitt "andra yrke" sedan 1989/90. Håkan anser därför att rubriken "avrostning" inte är omotiverad. Han ser med stor tillfredsställelse och förväntan fram mot några dagar av skön omväxling och tillfällen att utöva ledarskap i annorlunda miljö samt möjligheter att få nya perspektiv även på det civila livet. Han bedömer att dessa dagar är till stor nytta såväl för honom som för hans krigsförband.

Håkan rekommenderar sina reservofficerskollegor att kontakta T 2 för att få likartade möjligheter att under några dagar genomgå "avrostning" och befästa samhörigheten med Göta trängkår.



FRÅN MOTORER TILL MÖBLER MED RYA



På sin sista tjänstgöringsdag vid T 2, onsdagen den 31 januari 1996, avtackades löjtnant Conny Andersson av kårchefen, överste Nils Smith.

Conny ryckte in till T 2 som 16-åring 1967 och blev furir 1969. Han har under huvuddelen av sin tid på T 2 tjänstgjort som motorinstruktör och körlärare.

Med stöd av RYA-avtalet (RYA = Rådet för yrkesofficerarnas avveckling), som tillkom i samband med försvarsmaktens reducering genom försvarsbeslutet 1992, har han fått möjlighet att göra sitt stora fritidsintresse till yrke.

Efter 11/2 års utbildning vid Hantverkscentrum i Tibro, driver han nu tillsammans med sin hustru ett eget företag med inriktning på restaurering av och handel med i första hand antika och gamla möbler. En verksamhet som ligger i tiden med mindre av "slit- och släng" och mer av återanvändning.

Vi tackar Conny för hans insatser för T 2 och önskar honom framgång i hans fortsatta verksamhet.

GILBERT GJORDE ETT KLIPP OCH KAMMADE HEM ETT NYTT YRKE



Gilbert och Lotta utanför salongen

1990-talet innebär stora förändringar inom försvaret. Redan 1992 års försvarsbeslut medförde kraftiga omstruktureringar. För att komma till rätta med den uppkomna övertalighet skapades olika möjligheter för yrkesofficerare att sluta i förtid och övergå till annan verksamhet. Åtgärderna administrerades av RÅDET FÖR YRKESOFFICERARNAS AVVECKLING (RYA).

En av dem som tog till vara dessa möjligheter är T 2-löjtnanten Gilbert Åhsbäck som den 31/12 1994 slutade på T 2 efter att ha blivit vederbörligen avtackad av kårchef och arbetskamrater (se GÖTATRÄNGAREN 1995!).

Gilbert är född 1951 och påbörjade sin befälsutbildning på T 2 1972 under ledning av bl a Göran Lundin, Jonny Asp och Tage Persson. Han har tjänstgjort bl a på sjukvårdskompani och transportkompani samt under många år på Trafikskolan tillsammans med Gunnar Persson, Valdemar Petersén, Karl Olof Larsson ("BÖRNA"), Bengt Karlsson, Conny Andersson m fl. De senaste åren fram till 1994 tjänstgjorde han på Mariebergs kompani. Det var i maj 1994 han började överväga alternativ till militärlivet som tedde sig alltmer osäkert.

Tomas Hansson sådde ett frö genom att informera Gilbert om att den legendariske Göthe Berglund avsåg att dra sig tillbaka och sälja sin väletablerade frisörsalong på Storgatan 52 alldeles intill järnvägsundergången vid T 2. Till saken hör att Gilbert en gång i sin ungdom utbildade sig till herrfrisör.

Han uppsökte Göthe som var redo att sälja samma dag, men Gilbert ville först undersöka om idén var genomförbar. Ett besök på Garnisonens personalenhet blev uppmuntrande och ledde bl a till att en konsult utarbetade ett par kalkyler som underlag till en ev RYA-ansökan. Kontakt etablerades med Frisörskolan som lämnade kostnadsförslag till en lämplig utbildningsgång omfattande en uppfräschning av herrfrisörskunskaperna och en damfrisörsutbildning.

Efter sommaresemestern 1994 genomgick Gilbert tillsammans med flera andra militärer en "starta eget"-kurs på Billingeus. Kursen genomfördes av LEXICON på uppdrag av de militära myndigheterna. Under kursens gång mognade beslutet och ansökan sändes in till "RYA" som beviljade den, varigenom Gilbert kunde få ekonomiska bidrag till utbildning och "starta-eget".

I oktober 1994 påbörjades den intressanta och arbetskrävande utbildningen vid Frisörskolan. Herrfrisörsutbildningen varade fram till julen 1994 och följdes av damfrisörsutbildning (januari-juni 1995), som innehöll alla de trollkonster en damfrisör måste kunna: klippning, permanent, färgning, slingning, toning m m samt, inte minst viktigt, kännedom om alla mystiska preparat vars användning kräver att man noggrant läser och följer alla instruktioner och anvisningar för att få

önskat resultat och undvika obehagliga överraskningar. Gilbert kände då att han hade god användning för sin militärt uppövade förmåga att förstå och tillämpa instruktioner.

Dock fanns det en frisyrrör som Frisörskolan inte lärde ut, den kallas "CARRÉ" och är mycket omtyckt bland militärer, därför nödvändig att kunna i en stad som Skövde.

Göthe Berglund var något av en specialist på "CARRÉ" och lärde ut den till Gilbert under "överlämningstiden".

Fredagen den 16/6 1995 var Göthe Berglunds sista arbetsdag i den lokal han verkat i under 45 år. Nästa måndag (19/6 1995) stod Gilbert ensam där som ägare till en egen frisörsalong, som döptes till Salong Gilbert och fick en ny flagga med Gilberts logotype utanför dörren.

I augusti samma år fick Gilbert en medarbetare, Lotta Stävemyr.

Götes kundkrets har fortsatt att komma till Gilbert och även damer söker sig numera till salongen. Som egenföretagare i en hård bransch med många aktörer har Gilbert lärt sig att den bästa marknadsföringen sker genom nöjda kunder som berättar för andra.

Salongens läge nära Skövde Garnison gör att Gilbert gärna ser alla garnisonens anställda, elever och värnpliktiga som sina kunder. Han följer med intresse utvecklingen i garnisonen och hoppas att den skall bli positiv, inte bara för att hans presumtiva kundkrets skall förbli stor utan även för att han känner stor tacksamhet för de erfarenheter han fått under sina år på T 12 och som varit honom till stor nytta vid etableringen som egen företagare.

FRÅN LJUGAREBÄNKEN

Närhelst Götaträngare träffas berättas historier.

Redaktören försöker vara lyhörd och även om minnet är dåligt så fastnar en del varav några (kanske redan välkända) här vidarebefordras till läsekretsen.

Den första handlar om major "F" som efter ett strävsamt liv "på trupp" fick en stabsbefattning varifrån han en dag beordrades att medverka i en utbildningskontroll vid en stridsskjutning på Bjärsjö. Till saken hör att under tiden som han sysslade med stabstjänst hade, honom ovetande, de nya automatiska och elektroniskt styrda SAAB-målen gjort sitt intåg i skjututbildningen.

Major "F" följer med stigande irritation skjutningen tills han slutligen finner sig föranlåten att avbryta och kalla till sig skjutledaren och utdela en "skopa": "Detta är rent åt helvete ju, för det första markerar ni aldrig ju, hur f-n skall beväringen veta hur de träffar ju? För det andra har ni inte satt ner målen ordentligt i marken ju, de faller ju bara omkull ju!

KAMRATFÖRENINGEN I "BUSKEN"



Redo för avmarsch fr v: Löfstrand, C-G Svensson, Stéen, Ljugné, B Gärdén, A Svensson, Skoog, Lundberg (saknas: Edsberg)

Onsdagen den 20 mars hade T 2 inbjudit Kamratföreningens medlemmar att besöka den första bataljonsövningen under utbildningsåret 1995/96. Nio medlemmar hade hörsammat kallelsen. Dessutom medförde Harry Edsberg två förhoppningsfulla ynglingar vilka om c:a 10 år kanske gör sina första lärospån som Gö-taträngare. I strålade marsväder välkomnades veteranerna av major Peter Wase (övningsledare) och kapten Jan Strandh, vilka fungerade som "färdledare".

I Underhållsskolans (US) nya fina lokaler i P 4:s gamla matsalsbyggnad presenterade utbildningsledaren, övlt Otto von Krusenstierna, utbildningsorganisationen m m. Tyvärr har T 2 drabbats av stora avgångar delvis beroende på en "konstig" uttagning delvis på grund av att mer än 15% av de värnpliktiga saknar körkort som är en viktig förutsättning för flertalet aktuella krigsbefattningar.

Den pågående förbandsövningen genomfördes med elever (löjtnanter) från US/KHSHK (=Krigshögskolans högre kurs, vilken syftar till formell kompanichefskompetens och därmed kaptensgrad) som truppförare i befattningar från kompanichef till troppchef samt som förbandsinstruktörer.

T 2:s "egna" kompani- och plutonsbefälselever deltog ej under denna övning utan genomförde en fältövning. Major Wase berättade att US-eleverna fått vara med i övningens planering redan i ett tidigt skede för att lära sig att lägga upp och genomföra denna typ av övning (huvudsakligen marsch och transport). Man höll dessutom på att ta fram nya värderingsmetoder för att kunna mäta måluppfyllelse m m. Övningsområdet omfattade SKÖVDE, SKARA, REMMENE (mörkerkörning på skjutfältet,) FALKÖPING, TIDAHOLM samt en s k nytotransport av bandvagnar till KRISTINEHAMN. Målen för övningen var bl a att uppnå och befasta god marschdisciplin i dager och mörker samt god förmåga att gruppera i bebyggelse, vilket numera sker i betydligt större omfattning (95%) än tidigare på grund av de tunga "långtradarekipage" som ingår i milotransportkompanierna. Följaktligen är strid i bebyggelse ett väsentligt och utökat inslag i utbildningen.

Samverkan är en viktig komponent i all underhållstjänst och sjukvårdstjänst. Under denna övning samverkade T 2 med den civila räddningsskolan i olika sjukvårds- och sjuktransportmoment vidare med Stridsskola Syd (SSS) (f d PS) vad avser drivmedelstjänst samt med en bataljon ur Lv 6 vad avser livsmedels- och drivmedelstjänst.

Så var det dags att besöka det första förbandet, ett milotransportkompani, som efter att ha genomfört mörkerkörning och nattmarsch var grupperat för återhämtning i anslutning till Skara Sommarlands camping och stugby där man blivit väl mottagen av bl a chefen Bergman (f d trafikgruppchef vid T 2 och numera engagerad i hemvärnet).



"Portade" till sommaren ?



Nutida infart till underhållsförband !

Kompaniövningsledaren, löjtnant Sundin (T 3/NB 21), redogjorde för milotransportkompaniets organisation (stab/tross, tre milotplut, en hanteringsplut) och kapacitet. Kompanichefen (löjtnant Stefan Magnusson, T 2) och kompanichef ställföreträdare, (löjtnant Jesper Eriksson, T 2), visade runt och lät demonstrera upp-

rättad tankningsplats (jourbil) samt den nya skyddsutrustning (hjälm och skyddsväst) som nu tillföres även T 2. Koket bjöd besökarna på kaffe och smörgås.



Peter Wase ger regi, men dålig lysterig



Radarpar Rolf och Harry

Därefter gick färden till Axevalla hed där det reducerade sjukvårdsförstärkningskompaniet (sjuktransportfordon och förbandsplatsgrupper) var grupperat intill Pansarmuséet. Kompanichefen, den för tillfället avsuttne trafiklöjtnanten Jörgen Eliasson (T 2) lät vpl Gunnarsson och Rydbeck redogöra för förbandsplatsen, upprättad i uppblåsbara sjukvårdstält 4. Kompaniövningsledare var löjtnant Roos (T 1).



Jörgen Eliasson avslöjar bataljonsförbandsplatsens hemligheter

Sista förband att besöka var ytterligare ett militärtransportkompani vars chef, löjtnant Ulrika Palerhag (T 2), tog emot vid kompaniets gruppering inom industriområdet i nordöstra Falköping (VESTA vedhandel, Haglunds). Större delen av kompaniet var ute på uppdrag endast stab/tross och drivmedelsbilar fanns hemma, varför kompanichefen efter en kort genomgång inviterade till lunch som avnjöts utomhus i värmande solsken.

I anslutning till lunchen informerade kårchefen om den senaste utvecklingen av försvarets omorganisation med tyngdpunkt på T 2:s och trängens förväntade öden.

Under återfärden till T 2 konstaterade samtliga deltagare att det borde vara fler av Kamratföreningens medlemmar som tar vara på möjligheterna att på detta sätt få en inblick i T 2:s nutida verksamhet med tillfällen att lära känna dagens kunniga och entusiastiska unga officerare i deras arbete med välutbildade, intresserade och positiva värnpliktiga. Samtidigt erbjuds några trevliga timmar tillsammans med andra Götaträngare.

Därför, kom med nästa gång!!



Radarpar Sture och "Figge"



Ulrika Palerhag genomgång av "org"



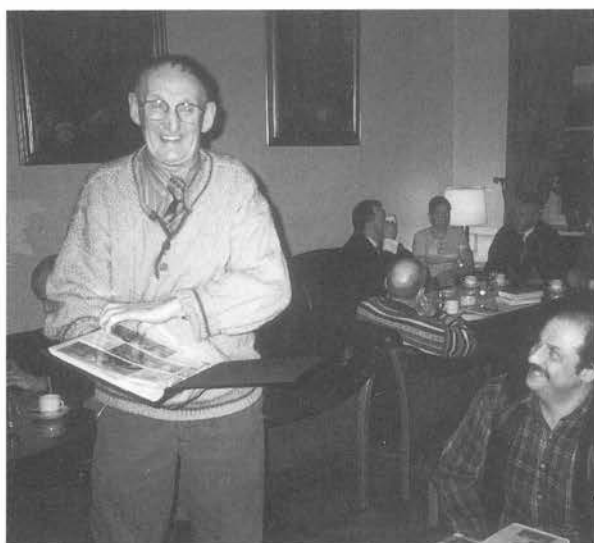
Fältlunch

T 2 90 ÅR I SKÖVDE - EPILOG

För att visa erkänsla hade Göta trängkår den 21 mars inbjudit de i Skaraborg boende häst- och fordonsägare som bidrog till den stiftfulla jubileumskortegen den 29 september 1995 (utförligt skildrad i Götaträngaren 1995).

Flertalet av dem hade tagit sig tid att komma till Heden denna kväll som inleddes med visning av en film (framställd av Leif Crona) skildrande händelserna på jubileumsdagen.

Därefter intogs ärtmiddag på Götamässen med åtföljande trivsamt samvaro. Gästerna fick som minne kopior av filmen och Götaträngarens jubileumsnummer samt foton från jubiléet.



Lars Hallberg ("Gamle Albin") drar en historia



Kårchefen presenterar jubileumsfilmen



Otto von Krusenstierna får hippologiska tips av familjen Käll



Välkomna till bords



Thomas Hilding och filmaren Leif Crona

MED KARTA OCH KOMPASS

Evert Argus

Vid utgrävningen av staden GA-Sur i Babylonien har hittats fragment, som antyder, att man ca 400 år f.Kr., kanske ännu tidigare, framställt geografiska avbildningar av mindre områden på lerplattor. Som stöd för mätningar infördes, ca 200 år f.Kr., meridianer och paralleller av greken Eratosthenes. Topografiska och dematiska (t ex ekonomiska) kartor, liksom sjökort, kunde framställas i Sydeuropa på 1300-talet. Till den äldsta kända svenska kartan räknas Andreas Bureus karta över Norden, utgiven år 1626. År 1706 upprättade Lantmäterikontoret en ny generalkarta och år 1894 beslutades att hela Sverige skulle få en sammanhängande karta. I norra Sverige skulle den vara i skala 1:200.000 och i övriga 1:100.000. Den ekonomiska kartan fick skalan 1:10.000 eller 1:20.000. Kompassens uppfinnare är inte känd. Redan 200 år e.Kr. kunde kineserna göra järn magnetiskt och därmed framställa en kompassnål som pekade på den magnetiska nordpolen. Denna princip används fortfarande både på land, på sjön och i luften.

En bra, välritad karta som ger en skolenlig bild av verkligheten, har alltid varit av stor betydelse för handel och sjöfart samt, inte minst, för all militär verksamhet.

Vad vore en militär utan karta?

Den geografiska och magnetiska nordpolen sammanfaller inte. Från vår svenska horisont kan den missvisning som uppkommer variera från ort till ort. År 1945 var t ex missvisningen i Skövde 3° västlig. Då fick man lägga till 3° till den uttagna riktningen. I dag har missvisningen knappast någon betydelse.

En mycket innehålls- och detaljrik "LÄROBOK FÖR ARMÉNS UNDERBEFÄLSSKOLOR", (boken finns bevarad på T 2 museum), utgavs den 25 februari 1899. Den elev som lärde allt boken beskriver, kunde säkert klara sina uppgifter i fält i detta avseende. De två första sidorna ses här

KONGL. MAJ:T har funnit godt i nåder
fastställa denna **Lärobok om kartläsning
och kartutkast för arméens underbefäl-
skolor.**

Stockholms Slott den 25. februari 1899.

På nådigaste befallning

AXEL RAPPE

Statsråd och Chef för Kongl. Landtförsvarsdepartementet

INNEHÅLL:

Inledning	sid. 1
I. <i>Kartläsning</i>	" 1
1. Kartläsning i allmänhet	" 2
2. Sveriges militärkartor	" 9
3. Kartläsningsöfningar	" 24
A. Öfningar uteslutande efter karta	" 25
.....B. Öfningar i terrängen med hjälp af karta	" 31
II. <i>Kartutkast</i>	" 39
1. Beteckningssätt	" 42
2. Arbetets utförande	" 47
III. <i>Skisser</i>	" 52

Eb, von Hofsten

Den utbildning om karta och kompass som gavs på 20- och 30-talet var inte av högre klass. Kompassen som fanns var en trälåda med lock innehållande en kompassnål som darrande ställde sig i nord-sydlinjen. Med en anordning kunde nålen låsas fast. Att förflytta sig med kompasslocket öppet gick inte. Man fick ta riktpunkt, stänga locket, gå, springa eller rida till punkten, ta ny punkt o s v.

Den topografiska kartan i skala 1:100.000, som ritades i slutet av 1800-talet, reviderades efterhand, men i huvudsak gällde det bara de stora vägar. Dessa kartor var svåra att "finorientera" efter. Höjder och dalar markerades med streck, ju tätare, ju brantare eller djupare. Den fick namnet backstreckskartan. Mossar, bäckar, små sjöar, berg m m var ibland diffust och felaktigt angivna.

Den stora kartrevolutionen kom efter år 1950. Flygfotograferingen utvecklades mycket snabbt. Skarpa topografiska bilder kunde nu framställas varifrån höjdkurvor var relativt lätta att dra och färger kunde användas. Detaljrikedomerna på bilden underlättade för kartritaren att slutligt få en bra karta, en karta som nästan till 100% överensstämde med verkligheten. Orienteringsklubbarna kunde nu få köpa underlag för att själva rita och utge tävlingskartor i önskad skala. Försvaret fick sitt "grönsaksblad" i skala 1:50.000.

Den gamla trälådekompassen hade tidigare ersatts med en, där nålen lugnt och stilla badade i olja. Denna gjorde kompasslöpningen till ett verkligt nöje.

Under beredskapstiden förekom knappast någon tävlingsidrott. När allt blev "normalt" igen fanns därför ett uppdämt behov av idrottsliga aktiviteter

inom många områden, inte minst inom den nya orienteringssporten.

För att locka nybörjare i alla åldrar att springa i skog och mark med karta och kompass bildades Östra Skaraborgs orienteringskrets. Det var klubbarna i Tibro, Karlsborg och Skövde som efter uppgjort program inbjöd till träningsorienteringar såväl natt som dag samt i budkavle. Dessa tävlingar blev mycket populära och döptes till "Veckans sked", därför att skedar utdelades som pris i de olika klasserna.

Allt kring träning och tävling de första åren efter beredskapsåren var mycket positivt. Gamla dåliga backstreckskartor, dåliga skor och kläder, iskallt tvättvatten under bar himmel i regn och snö. Det var de verkliga amatörernas sport.

Ett exempel. Skövdemästerskapen i dagorientering 1948 arrangerades i slutet av sept av Frisksportklubben med bröderna Frisk som banläggare. I kylslaget väder med snöglopp samlades på söndagsmorgonen, ett 50-tal tappra, på Skövde järnvägsstation för färd mot okänt mål. Tåget passerade flera stationer och hållplatser. Några mil norr om Töreboda stannade tåget mitt ute på linjen. Med ryggsäckarna på fick vi gå i den våta nysnön ett par kilometer till en igenvuxen inäga. Under några stora granar klädde vi om för att tävlingsklädda ånyo gå ett par kilometer till startplatsen. I startögonblicket fick vi en karta och några meter fram hängde en karta med startplatsen inritad. Vi fick också en skriftlig kontrollangivelse och ett startskott. Efter angivelsen fick man själv rita in kontrollerna, t ex NNO 1200 m Tjärnen 250 m norr i i Tiveden. Den erfarne och snabbtänkte kunde här få ett rejält försprång.

Att skydda kartan och angivelser mot väder var svårt. Spårsnön gjorde det lättare för de sent startande. Men alla spår gick kanske inte åt rätt håll. Vid kontrollerna fanns folk som skrev i kontrollrutan att man passerat. Den röd vita skärmen var stor och i regel väl synlig. Detta var nödvändigt då backstreckskartan i 100.000-delen var, som sagt, detaljfattig.

Att välja säkra hållpunkter på väg mot kontrollerna var ett måste. Mellan hållpunkterna fick man hålla hårt i kompassen och "stega" avståndet. Nya vägar och stigar var alltid besvärande och andra tävlanden som korsade riktningen var irriterande för självsäkerheten.

Efter målgången var det åter promenad till samlingsplatsen där bröderna bjöd på iskallt tvättvatten i en bäck. Efter flera timmar utan mat och dryck smakade ryggsäckens skaffning bra.

Nu vidtog flera timmars väntan på att alla skulle komma i mål. Efter prisutdelningen var det äntligen dags att i samlad trupp gå till en hållplats och åka hem. Vid fyratiden var vi åter i Skövde med ryggsäcken full av sura, moss- och svettlukande kläder som prydligt hängdes upp i hemmets toalettrum. Inte alltid så populärt. Så kunde en tävling på 40-talet gå till.

Konditions- och kartträning under vinterhalvåret var nödvändigt för att nå resultat. I ridhuset var det mjukt och bra underlag för löpning och gymnastik. För tempoträning var trapporna i norra delen av gamla kasern ypperliga. Rusning upp till 4. våning och sen vila ner, upp igen o s v. På någon lektionssal gick det bl a att träna inritning av kontroller efter angivelse på snabbaste tid. Alla fredagar var

det bastubad kl 1500. För den som kunde vara ledig var det löpträning, om snön inte var för djup, före badet. Ibland när vädret var bra, anordnades en bussresa till kanske Lerdala, varifrån vi sprang valfri väg över berget hem till bastun. Bastubadet var mycket populärt och befäl av alla grader deltog.

Nattorientering blev populärt när pannlampa och kartor efterhand blev bättre. De stora osande fotogenlyktorna med rött sken ersattes efterhand av mindre och lättare batteridrivna. Men lamporna måste alltid bevakas av kontrollanter. Att arrangera en nattävling var både tids- och personalkrävande. Först skulle alla kontroller ut på rätt plats och sen när alla var i mål, i regel efter midnatt, var det hög tid att ta hem kontrollanter och lyktor. Barnorna gick i lagom blandning av kultur- och skogsbygd. Tjusningen med mörkerlöpningen var allt spännande som kunde hända, t ex en flock kor rusade alltid efter i ljuset från pannlampan, älgens stora ögon lyste i kompassriktningen, osynliga taggrådar som rispade sönder lår och ben, att lura medtävlade som "hängde" bakom genom att rusa iväg, släcka lampan och kasta sig i skydd eller att den röda lyktan som lyste så vacker, var en prydnadslampa i ett fönster. Mindre spännande var när pannlampan slocknade. Den mörkrädde sprang aldrig på natten.

Alla civila tävlingar gick i regel på söndagar eller helgdagar med avresa tidigt. Vid resor till de stora tävlingarna i Borås- Trollhätteområdet var avresan i regel vid fem-tiden. Vi hade förmånen att alltid få låna en sjtibus av chefen T 2. Vi hade också tur att ha en pålitlig och duktig förare i Eugen Nordmark. Han körde oss under många år utan den minsta ersättning.

Orienteringssporten var då och är väl alltså den enda verkliga amatöridrotten. Ingen av oss fick ersättning varken för skor, kläder, övrig utrustning eller mat.

Varför har denna tjuviga sport utvecklats så lavinartat under 60-, 70- och 80-talet? Svaret är kanske att hela familjen kan vara tillsammans på sin fritid och där var och en under kroppslig ansträngning

får lösa de problem som en vällagd bana innehåller. Den gemenskap och samhörighet som uppstod på målplatsen, i väntan på att alla var i mål och på prisutdelningen var, åtminstone förr, dagens höjdpunkt. Under de färgrika klubbskärmarna samlades alla, umgicks, åt, drack, studerade kartan och förklarade alla vägval och misstag.

Oförglömliga stunder!



I väntan på hemresa fr v : Eugen Nordmark, Rune "Spurten" Emanuelsson, Evert Argus.

FRÅN LJUGAREBÄNKEN

Den mycket nitiske bataljonchefen major "M" hade för vana att personligen visitera varje grupperingsplats efter bataljonsövningarna och sedan medföra upphittad materiel till genomgången efter övningen, då de "skyldiga" såväl befäl som värnpliktiga fick ta emot dels sin kvarglömda materiel dels ordentligt med skäll.

Vid nästa bataljonsövning blir det sista natten snabbt uppbrott i mörker.

En försteförare till sin andreförare: "Skynda dig och hoppa in, vi åker nu!"

Andreföraren: "Vänta, jag måste hitta min vindrock!"

Försteföraren: "Strunta i den, den hämtar bataljonchefen åt dig!"

TILL NYA UPPGIFTER



Översten av 1. graden Johan Hederstedt blir från den 1. juni 1996 generalmajor och chef för operationsledningen för internationell verksamhet i Högkvarteret. Han lämnar därmed sin befattning som chef för Västra (3.) fördelningen med stabsplats i samma kasern som T 2.

Johan Hederstedt är västgöte och numera bosatt i Mariestad varifrån han inledningsvis kommer att långpendla. Han upplever sin tid i Skövde som mycket positiv. Fördelningschefens roll har undergått stora förändringar och innebär ett stort ansvar som mätt i pengar uppgår till ca 1 miljard kronor/år för att driva arméns verksamhet i sydvästra Sverige. Denna leds under fördelningschefen av en relativt liten stab och har lett till bättre rationalitet och produktivitet som säkerligen innebär stora besparingar.

Den nye "COPL/INT" ser med stor förväntan fram mot de nya och annorlunda arbetsuppgifterna som inte bara innebär FN-engagemang utan även verksamheter som kan exemplifieras av förkortningar som VEU, IFOR, PFP (10 övningar/år) samt det omfattande samarbetet med de baltiska staterna.

När det gäller T 2 och dess verksamhet uttalar sig den avgående fördelningschefen mycket positivt. Eftersom han under flera år tjänstgjort

som chef för försvarsstabens kvartermästaravdelning ("rikskvartermästare") har han både kunskaper och förståelse vad gäller underhållstjänstens betydelse. T 2 har mycket goda förutsättningar att producera underhållsförband för såväl taktiska som operativa uppgifter. Förutsättningarna utgörs bl a av en lång och fin tradition, bra utbildningsbetingelser i form av lämplig terräng och dito lokaler, samt ett mycket gott samarbete med det civila samhället. Dessa förutsättningar tas väl tillvara av T 2:s kompetenta och stabila officerskår vilken trots låg medelålder är både kunnig inom sitt gebit och visar god förmåga att agera inom helhetens ram. Fördelningschefen har t ex sett T 2-officerare genomföra övningar i strid som varit i minst samma nivå som de vilka bedrivs vid förband med strid som huvuduppgift. T 2:s värnpliktiga gör ett gott intryck: välvårdade, prydliga och artiga samt framförallt intresserade och kunniga, vilket är ett gott tecken på utbildningens kvalitet.

Inför framtiden ser den avgående fördelningschefen ett angeläget behov av att återskapa en kader av duktiga och hängivna specialister som kan och kan lära ut underhållstjänsten i alla de detaljer och enskildheter som bildar ett fungerande system.

Kampen för T 2:s fortlevnad har varit en "tuff match" men fördelningschefen är helt övertygad om att det är rätt och riktigt att satsa på T 2 och UhC som plattform för utveckling och utbildning av underhållstjänstens olika komponenter inom försvarsmakten.

Att vara "sambo" med T 2 och därvid sambruka service av olika slag har fungerat mycket bra. Johan Hederstedt har känt sig hemma på T 2. GÖTATRÄNGAREN önskar honom välgång i hans nya viktiga uppgifter.

BALTBAT (BALTIC PEACEKEEPING BATTALION)

Övlt Lars-G Sjölin

Inledning

Efter den kommunistiska systemkollapsen i Sovjetunionen 1991, blev de baltiska staterna fria och blev också medlemmar i FN. 1993 enades de tre staterna om att organisera en gemensam FN-bataljon (Joint Infantry Peacekeeping Battalion) med tre skyttekompanier (ett från vardera land) och ett "mixat" stab- och trosskompani. Balterna var måna om att bataljonen skulle få "västlig standard" och bad därför Storbritannien och de nordiska länderna om hjälp att organisera och utbilda bataljonen. Förslaget mottogs positivt och under våren 1994 bestämde man sig för att stödja balterna.

FN uppdrag

Tanken är att skyttekompanierna under vinter 1996/97 skall ingå i de nordiska ländernas utlandsstyrkor i Bosnien, Makedonien och Libanon. Det innebär att det lettiska skyttekompaniet (Latcoy) organiseras och utbildas inom ramen för BA 07 (I 15) uppdrag. Om detta blir realitet kommer Latcoy delvis att utbildas i Sverige.

När sedan kompanierna genomfört sitt första FN-uppdrag är tanken att BALTBAT som helhet (hösten 1997) skall kunna ges ett "peacekeepinguppdrag".

Utrustning

För att kunna organisera och utbilda bataljonen enligt önskemålet om "västlig standard" har flera bidragsgivande länder, däribland Sverige skänkt materiel. När Röda Armén lämnade Baltikum tömde man i princip baserna på all användbar militär materiel och utrustning. Endast byggnaderna fanns kvar. Detta innebar bl a att infrastrukturen på de tre utbildningsplattformarna (f d ryska baser) måste renoveras och tillföras utrustning för att möjliggöra utbildning. Sverige har bl a skänkt fordon och ma-

teriel till en av oss organiserad reparationspluton. Vidare har Sverige levererat pedagogiska hjälpmedel, sportartiklar, reservlivsmedel och köksutrustning (gamla I 20 och I 4 kök) m m.

Utbildning

Utbildningen är indelad i tre faser:

Fas 1

Baltiska officerare och underofficerare genomgår nordiska FN-kurser och studerar engelska genom briterernas försorg.

Fas 2

Utbildning (grundläggande infanteriutb) av de tre skyttekompanierna med instruktörer från England och de nordiska länderna. Fortsatt engelsk - undervisning.

Fas 3

Organisering och utbildning av FN-bataljon (Peacekeeping Training).

Sverige deltar med instruktörer (f n 8 st) för infanteriutbildning och peacekeepingutbildning samt för utbildning i reparations- och förrådstjänst. C 3. förd (Västra Arméfördelningen) har av HKV fått i uppdrag att genomföra utbildning i underhållstjänst inom ramen för "BALTBAT" - projektet med stöd av 4., 6., 13. förd, UhC och ATC. UhC har huvudansvaret för förrådsutbildning/Kvmutb. Förste instruktören från trängtrupperna är löjtnant Anders Berglöw, T 2 som är ansvarig för bärgningsutbildningen. Anders har tidigare FN-erfarenhet och i början av mars utbildat balterna på bl a bgbil 965.

Den funktionsvisa utbildningen för stab- och trosskompaniet kommer att kraftsamlas under tiden 13 jan - 4 juli 1997. Sverige har ansvaret för pionjär-,

reparations- och förrådsutbildning (bl a drivmtj). Utbildningen kommer förmodligen att genomföras både här hemma och i Baltikum.

UhC kommer även framöver att ansvara för förråds- och kvartermästarutbildningen. vidare finns ett behov av utbildning i folkrätt och krigspersonaltjänst. varvid personal vid UhC kan bli aktuella som lärare. Trängplattformarna kommer att få i uppdrag att genomföra viss del av förrådsutbildningen där bl a drivmedelsutbildning ingår.

Avslutning

Sedan freden i Nystad 1721 har inte svenska armén befunnit sig på "baltiskt territorium".

Tiderna förändras och numera finns svenska officerare som utbildare där. Fast idag i ett helt annat syfte än tidigare. Stödet till Baltikum är prioriterat av regeringen. Inte minst i ett säkerhetspolitiskt perspektiv är det viktigt att vara med och bidra med säkerhetsskapande åtgärder.

BALTBAT är ett sådant projekt där Sverige är mycket aktivt och det är naturligtvis med tillfredsställelse vi kan notera att trängofficerare deltar.



Artikelförfattaren övlt Lars Sjölin, UhC, är huvudansvarig för kvmutb inom BALTBAT.

UTBILDNING AV BÄRGNINGSMANSKAP FÖR DEN BALTISKA FN-

BATALJONEN

Löjtnant Anders Berglöw

Redan rubriken säger att det kan bli "cirkus", vilket händelseutvecklingen bekräftar.

Den ursprungliga tiden, W607-608, ändrades till W609-610, med följd att min ersättare i utbildningen "hemma" på T 2 med kort varsel fick inställa sig 14 dagar senare.

På utsatt tid kom jag till SWEDINT i Södertälje för "briefing", kontraktsskrivning m m. Den befattningshavare som skulle ta hand om mig var på fjällsemester och för säkerhets skull var den utsedde ersättaren sjuk. Nåväl, det löste sig till slut och så var det dags för en obligatorisk läkarundersökning. Men varför skulle läkaren

finnas på plats när inga andra var det? Så det blev att leta upp en läkare "på stan" och genomgå stor besiktning (U.a!).

Transport till ARLANDA f v b till RIGA där det enligt flera bekräftelser skulle finnas mottagningspersonal. Som läsaren troligtvis räknat ut fanns det ingen sådan. Efter en timmes väntan konstaterade jag att det nog inte skulle komma någon. Efter mycket ståhej och pengaväxlande fick jag ett telefonkort och började ringa de nummer som var angivna till min blivande arbetsplats.

Att inte heller det fungerade var ingen överraskning. Flygplatspersonalen (vi började känna var-

andra vid det laget) hjälpte mig och efter mycket frågande och letande fick jag kontakt med en telefonpost som i sin tur hittade en dansk officer. Nu kände jag att räddningen var nära. Han lovade att ordna transport, och se! Efter en dryg timma kom en bil med några svenska officerare. Färden gick genom RIGA mot ADAZI för att sluta i KADAGA, där den stora f d ryska basen ligger. Den rymde tidigare ca två mekaniserade regementen och i garagen finns plats för ca 2000 fordon, varav 600 stridsvagnar. Allt var stort men numera hårt nedslitet och i dåligt skick efter det att ryssarna lämnat platsen. Den lettiska armén har inte pengar att underhålla den.

Det var kväll och tjänsten slut för dagen. Jag skulle bo i ett stort hus "m/TENSTA" dock var endast lägenheterna i en trappuppgång iordningställda. Övriga saknade både dörrar och fönster. Jag blev presenterad för befälslaget i "Baltic training team", bestående av ca 30 officerare från England, Danmark, Norge, Finland och Sverige. I vår trappuppgång var lägenhetsdörrarna skyltade med namn, grad och nationalitet. Att två dörrar var oskytade hade enkla och naturliga förklaringar: finns det finner finns det en sauna, finns det briter finns det en bar. "Min" lägenhet var en fyrrummare full med mögel, två toaletter varav en fungerade, varmt och kallt vatten varav endast kallvattnet fungerade ibland, då det gällde att tappa upp i allehanda kärl.

Så var det dags för arbete. Min uppgift var att utbilda 14 soldater från Estland, Lettland och Litauen i konsten att använda bärgningsbil 965 (utlånad från Sverige). Soldaternas ålder varierade mellan 20 och 40 år. De hade mycket varierande språkkunskaper och detta var finalen på deras utbildning innan de placerades på kompanier i sina hemländer eller eventuellt Makedonien eller andra delar av forna Jugoslavien.

Vilket alternativ som gällde visste ingen ens när utbildningen var slut.

Utbildningen började med kontroll och inventering av de fem bärgningsbilarna från Sverige samt genomgång av användningen. De som i Sverige svarat för iordningsställande och kontroll före leverans hade inte gjort ett bra arbete. Det kändes pinsamt att vara svensk när stora materielbrister och dåligt underhåll avslöjades. Bl a saknade flera bilar verktygsväskor med innehåll, surrkättingar för fordon lastade på "Dolly"-kärra saknades eller var för korta, smörjfettet i sprutorna var som tjära (oanvändbart!).

Att ha teoretisk lektion i bärgningstjänst på främmande språk var uteslutet så vi for ut i "busken", där gamla 934:or var bärgningsobjekt. Det visade sig att tekniken på den gamla bilen föll balterna helt i smaken. När de väl lärt sig att dra spakarna åt rätt håll gick allt som smort.

När bränslet började sina i tankarna var "macken" stängd och öppnade inte under de följande fyra dagarna. Vi fick tillgripa "bränsleutjämning", med andra ord "slangning" från den som har mest i tanken till den som har minst.

Utbildningen fortgick nästan som planlagt.

Kedjorna åkte på och bilarna visade sig från sin bästa sida och tack vare att de var "ostoppbara" så förlät balterna utrustningens dåliga skick. De jublade och sade att det var det "kaxigaste" de någonsin sett. (De flesta Götaträngare har väl sett avancerad terrängkörning i meterdjup snö, eller ??). Under utbildningstiden blev balterna rätt duktiga på att hantera utrustningen så jag kan konstatera att målet blev nästan nått, men som vanligt var utbildningstiden för kort.

Språkproblem försvårade och fördröjde arbetet. Tolkning fick vi ordna själva. Alla utom jag kunde ryska. Några få kunde hjälpligt tala engelska. En estländare och jag kunde ungefär lika mycket engelska och han översatte till ryska. Ibland räckte inte våra samlade språkkunskaper, då tillkallade vi en svensktalande finländsk officer som översatte svenska till finska som esterna förstår och kunde översätta till ryska.

BOSNIEN-HERZEGOVINA

Kapten Hans Björk



BA 05 / NORDBAT 2

Lika lång tid som det tar att åka bil från Hjo till Göteborg, tog det att flyga rysk Tupolev med bulgarisk besättning från trygga Sverige till dåvarande krigets Bosnien-Herzegovina. Efter att ha genomfört missionen tänker jag tillbaka på den tid som varit och kan konstatera att inte blev det som vi hade tänkt oss. Under utbildningen på SWEDINT och I 13 Falun inriktades verksamheten på att vi skulle åka till Bosnien och ta över väl inarbetade och beprövade rutiner från våra föregående bataljoner. När vi kom var det ett brinnande krig som ökade i intensitet, man tog FN-

Tjänstgöringen var krävande men lärorik och trevlig. Britterna hade sammanhållande ansvar för utbildningen som därmed hade en utpräglat brittisk "stuk". Kvällarna var också intressanta bl a med besök i RIGA där man kunde äta på McDonalds eller någon liten lokal restaurang. Jag gör gärna ett återbesök i Balticum!

personal utanför campen som gisslan, kastade handgranater mot vakterna, man besköt flyktingförläggningar, skolor och sjukhus. Det var till detta land jag kom den 9 oktober 1995. Det bosniska landskapet innehåller allt, från slättområden med små åkertegar bestående mest av majsodlingar, till mycket smala serpentinvägar utan staket över Ingmanbergen. På en av dessa vägar, den ökända "42-an" gick våra konvojer med förnödenheter och leaveresor från Split till Camp Oden 5 km söder om Tuzla fram till januari, därefter fick vi åka norr ut över floden Sava på den USA-byggda 300 m långa flytbron upp till Zagreb och Plesobasen.

Flykting i sitt eget land

Ett flertal kompanier och plutoner var faddrar för ett antal flyktingförläggningar i närområdet. Vår låg i Zivinice, den bestod av tre hus, mest kvinnor och barn samt några äldre herrar, totalt 50 flyktingar. En del av dem var utslängda från byar som inte ligger mer än 15 kilometer bort. Vi besökte dem varje vecka och hjälpte till med praktiska problem i husen, spelade boll och grillade korv med barnen. Vid behov fick vi med oss en läkare och mediciner. Den största sociala gär-

ningen var att bara sitta ned och prata via tolk över en kopp kaffe några timmar. Vi har fått många paket och andra saker som vi har delat ut vid lämpliga tillfällen, under stor uppskattning. "Tänk att var flykting i sitt eget land".

Hemåtvändande med problem

Hemåtvändande soldater på leave eller rotation var ett stort problem. Dessa soldater har under tre år upplevt fruktansvärda saker. Många av dem bedöms som psykiskt skadade. I samband med alkohol (slivovits) kommer deras problem upp till ytan. I detta land anses det nu naturligt att lösa många problem genom användandet av våld. Risker för att bli träffad av så kallade slivoskjutningar bedömdes vid vissa helger som stor. Armén har permitterat 100 000 tals soldater som på något sätt skall försörjas. I fronttjänst fick de mat, kläder och pengar till sina familjer.

Fredsimplementering i Bosnien-Herzegovina

Att det skulle bli fred var vi nog inte många som trodde. I november lyckades det bli ett eldupphöravtal som möjliggjorde att fredsförhandlingarna kunde genomföras. Under de veckorna levde vi under stor osäkerhet, vad skulle hända om förhandlingarna havererade eller det blev fred. Skulle vi bli hemkallade eller skulle vi bli kvar och vilka uppgifter skulle vi få i så fall? Den 14 december i Paris skrevs avtalet på. Plötsligt var vi ej ett FN-förband, vi skulle bli det första svenska krigsförband som stod under natobefäl. Vi skulle omorganiseras från FN till "Peace Implementation Force" (IFOR). Våra kontrakt gällde inte längre och vi var tvungna att teckna nya, detta innebar också att vi fick ett nytt "Rules of Engagement" vilket gjorde att några kamrater åkte hem.

SWEBAT

Den 19 december tog vi av oss den blå baskern, och började att måla 285 fordon gröna med IFOR

märkning runt om, under stort massmedialt intresse. Pbv och SISU målade vi själva medan övriga fordon målades på en civil verkstad i Banovice, där jag hade egen personal som övervakade. De är duktiga yrkesmän och gjorde många bra arbeten åt oss. Från att linda motorer och måla till att rikta krockade lastbilsramar.

Den nordiska brigaden (som består av 1 pansarskyttebataljon från Sverige, 1 pansarskyttebataljon från Danmark, 1 ingenjörbataljon från Finland, 1 pansarskyttebataljon från Polen samt 1 underhållsbataljon från Norge) ingår i 1. ARMoured US DIVISION. Swebat fick helt nya uppgifter i ett helt nytt område. Vår första uppgift blev att ta emot den amerikanska divisionen som vi skulle ingå i, samarbetet har gått mycket bra. De amerikanska soldaterna och officerarna är mycket ödmjuka och tillmötesgående och de är tacksamma att få hjälp av oss som kan området och känner de stridande parterna. Den andra uppgiften var att etablera oss på andra sidan av konfrontationslinjen dvs på serbiska sidan för att upprätta den 4 km breda separationszonen. Serberna som är grupperade inom vårt område har stort förtroende för oss svenskar och är glada över att vi finns i deras område. Det största hotet mot oss trots hjälp från parterna, är minrisker med alla olyckor som vi tyvärr haft. 50% av alla döda och skadade kommer från minolyckorna. Vid rensandet av linjen på Duckroad tog man bort 7 ton minor på 350 m. Ingen vet idag hur många ton minor det finns utlagt i forna Jugoslavien.

MAINTANCE PLATOON

Vad hade min avdelning för uppgift? Vi var bl a en miloverkstad i miniatyr, 50 professionella tekniker i ålder mellan 21 till 47 år med yrkesutbildning som stridsvagnsmekaniker, vapensmed, elektriker, teletekniker, dataingenjör och sjukhusingenjör. "Tunga rep" hade till uppgift att fixa det mesta, bl a reparation av pbv 302, M 113,

lastbilar, personbilar, entreprenadfordon, vapen, kyl/frys/tvättkontainrar, elverk, radioutrustning, datorer, faxar, kopiatorer och satellittelefoner. "Lätta rep" svarade för den rörliga delen som var på fältet med bl a grundtillsyn. De ägnade 60% av tiden till att med sina tre tungt beväpnade SISU vara eskortstyrka, med många resor till Split, Sarajevo och Zagreb m m. Bärgningsgruppen med sina två norska fordon, som har utrustning som en svensk katastrofbil, var ofta ut på olika uppdrag och utnyttjades flitigt av såväl andra förband som civila vid svåra olyckor samt stora lyft och transporter. Den sista avdelningen är reservdelsgruppen, som med sina 7000 olika artiklar hade en omsättning på 26 miljoner kronor under vår mission. De delar som inte kunde levereras från Sverige, fick vi köpa eller låta tillverka i Tuzla, vilket fungerade mycket bra.

Ledarskapet

Hur fungerar ledarskapet under så lång tid och vilka erfarenheter har jag gjort?

Vid uttagning av personal så skall man inte enbart titta på gamla betyg från grundutbildningen och tidigare utlandstjänst. Referenser från arbetsgivare, tidigare chefer och kamrater kan ge goda erfarenheter. Personliga samtal skall tidigt genomföras för att bl a gå igenom de civila förhållanden, som kan påverka utlandstjänsten. Ett litet problem hemma kan bli stort när man är 250 mil hemifrån. Teambuildning inom grupper är väldigt viktigt, inte genom att ta en pilsner kvällen före, utan genom att ta reda på vilka är vi egentligen. På UGL-kurser har vi alla talat om FIRO-cirkeln, den stämmer mycket väl överens med verkligheten, när vi bor så pass tätt ihop på en camp 250 mil bort. Problem som uppstår måste lösas på platsen och direkt, det fungerar inte att stoppa dem under mattan. Det kan få helt oanade konsekvenser om man väntar och tror att det löser sig nog. Var mentalt förberedd på att genomföra

debriefing vilken tid som helst på dygnet. Det kommer när du minst anar det. För mig kom det klockan 0200 på lucianatten, efter att en rep-grupp blivit beskjuten under ett uppdrag på konfrontationslinjen.

Upplevelsen

Att tjänstgöra i denna mission och i denna del av Balkan har inneburit att jag fått förmånen att besöka städer som Mostar, Sarajevo, Split, Doboj, Zagreb och Pesc (i Ungern) samt flera historiska platser. Det har varit mycket intressant och lärorikt att dagligen umgås med personal från andra nationer. Sverige har stor erfarenhet av peace keeping som andra förband vill ta lärdom av. Det har för mig varit en stor upplevelse att se hur väl svenska förband hävdar sig i jämförelse med andra nationer. Jag rekommenderar alla att tjänstgöra i någon svensk utlandsmission.



" T2 detachment syd", Fr v: Björk, Berg, Sandqvist, Tedestedt (f.d Jonsson)

EFTER ETT ÅR I UNTSO: GOLAN EN OTROLIGT VACKER

NATURUPPLEVELSE, MEN OCKSÅ PROBLEMFYLLT

Övlt Torkel Karlberg



Efter ett år i Mellanöstern och UNTSO är det många upplevelser och erfarenheter som går att berätta om. Jag skulle kunna referera till mina 6 månader inom Observer Group Lebanon (OGL) under operativ kontroll av UNIFIL, men det är enklare att följa dagspressen i Sverige. De dagliga incidenterna, skärmytslingarna, förlusterna och problemen är dessvärre alltför ofta numera endast statistik. Problemen hänger dessutom intimt samman med Syrien-Israel relationerna. Detta inte minst på grund av det faktum att Libanon i dagsläget får "hjälp" av Syrien med cirka 40.000 syriska soldater i landet. Problemen finns sedan 1978 och lär fortsätta så länge Syrien-Israel ej åstadkommer fred.

Då är det kanske mera intressant för läsaren att få reda på lite om ett område man ej hör eller läser så mycket om, nämligen Golan. Ett mycket lugnt och fridfullt cirka 75 m långt område. Golan är ett problemområde som UNDOF är ansvarigt för. Det är några kilometer brett i norr vid Mount Hermon men endast 200 meter brett i söder vid gränskorsningen mellan Syrien, Jordanien och av Israel ockuperat

område. Ett riktigt "peacekeeping"-område som FN-befolkas av en österrikisk och en polsk bataljon innanför "Area of Separation", d v s det överenskomna område som håller "slagskämparna" isär. Ett område som på israeliska sidan (ALFA-sidan) har sex observationsposter (OP:s) och på syriska sidan (BRAVO-sidan) fem, alla ständigt bemannade av två st observatörer (UNMO:s) ur UNTSO tilldelade UNDOF (på Golan) och med den speciella beteckningen OGG-T (observergroup Golan-Tiberias) och OGG-D (observergroup Golan-Damascus).

Här är det fåraherdar med sina flockar som är överträdare av gränslinjer och därmed de som rapporteras, utom vid något enstaka tillfälle då flyg, soldater eller stakethoppare (över israeliska tekniska bevakningsstaketet till Israel) förrycker den lugna vardagslunken. Sällsynt!

Ett naturskönt område med sina ofta snötäckta Mount Hermonberg i norr, golanplatån nedanför och söderut, dominerad här och där av bergs- och höjdparter samt längst i söder starkt kuperade dalar med vattendrag av olika sorter. Ett vildliv som innehåller vildsvin, gazeller, örnar och andra fåglar i mängd, varg o s v. En flora med bl a orkidéer och en blomsterprakt under våren, som endast överträffas av sina fantastiska dofter. Detta framför allt på den av Israel ockuperade sidan. På syriensidan är det mera kalt med vulkansten i mängd. Många av topparna är f d vulkaner som lämna sina olika minnen runt om. I kratrarna och den vulkaniska jorden odlas äpplen och vindruvor m m. Israeliskt "winery" och färskvatten (Eden) kommer också här ifrån. Från syriska sidan ser man ofta en mera spartansk bild där tiden ibland tycks stå still.

Fåraherdar, får, beslöjade kvinnor samt barn i militärt präglade skoluniformer lever ett primitivare liv.

Jag är dock inte säker på att deras livskvalité på något sätt är lägre än vår - ibland avundas jag dem deras vardag.

Detta område förser Israel med 25-30% av färskvattenbehovet, det är uppodlat förutom där ett flertal minfält stör bilden. Kibbutzer, fruktodlingar, betesmark och militära övningsfält finns här sedan 1973 och Oktober-kriget, även benämnt "Yomkippur-kriget" då Israel med nöd och näppe samt med en hel del tur och skicklighet undgick en stor katastrof i form av ett nederlag. Ett område som togs redan 1967 av Israel, eftersom gränsen då gick betydligt längre väster ut. Området har det senaste året varit mycket omdiskuterat, vilket lett till frysta fredsförhandlingar mellan Syrien och Israel och bidragit till att Rabin mördades i år. Ett område som delar den israeliska befolkningen i två läger vad gäller att ge tillbaka det till Syrien (eller ej) i utbyte mot fred. Det är också det område som utgör Israels nuvarande s k "early warning area" främst i form av elektroniska övervakningsstationer.

Golan har givit oss många fina och härliga upplevelser, bekantskaper, kontakter och erfarenheter. Området har inte givit mig någon större utveckling som yrkesman mycket på grund av att det inte händer något här. Tiden här har ökat min förståelse för det oerhört komplicerade problem som Golan utgör innan fred kan uppnås.

Jag har redan från början varit medveten om att det är familjens upplevelser, miljön, geografien, resandet samt människorna här i Israel, Syrien, Jordanien, Egypten och Libanon som gör det värt att resa ut som FN-observatör till UNTSO. Den yrkesmässiga utvecklingen får man lägga på is ett

år. Här finns det så mycket annat att uppfatta, försöka förstå och uppleva som gör att begreppet förhöjd LIVSKVALITET är en bra sammanfattning. Om Ni trots allt ändå inte tror mig så fråga min hustru och mina tre barn! Men fråga barnen på engelska - för det har de bland annat lärt sig här nere i den internationella miljön.



Mount Hermon op 73



Op 73 vintertid

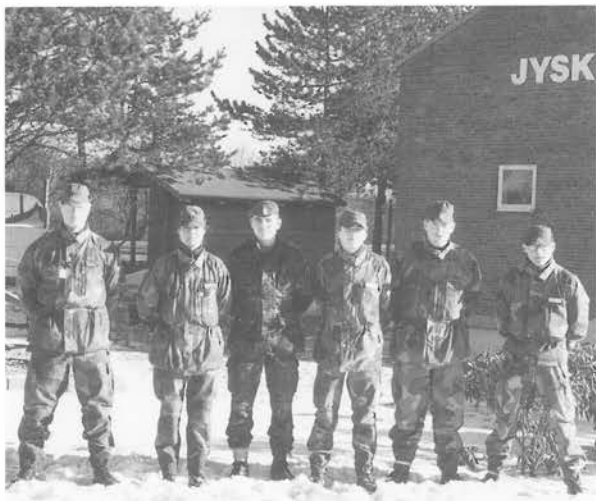
REPRESENTATIONSRESA TILL JYSKE TRÄNGREGEMENTE

Martin Andersson TPLS, Andreas Johnsson ISB/2.komp,

Martin Sandén 3.komp, Sånnék 4.komp.

Inledning

Vi var fyra värnpliktiga samt kapten Karin Pettersson som alla var beredda att företa resan över sundet och besöka vårt grannland i väster. Vi värnpliktiga var en från varje kompani och hade utsetts på lite olika grunder. Dagen var måndagen den 19 februari och vi åkte med minibuss till Göteborg för att ta färjan från Fredrikshamn. Vädret var dock så dåligt att alla måndagens färjor var inställda på g a dåligt väder och vi var tvungna att åka tillbaka till Skövde och komma tillbaka nästa dag igen. På tisdagen gick det dock bättre och frampå eftermiddagen var vi framme vid Hjørups kaserner som var belägna ett par kilometer norr om Ålborg. I dessa är "Jyske Traenregiment" förlagda.



Där blev vi väl mottagna och inkvarterade i sergeantsbaracken vilken var betydligt trevligare än de vanliga menigas baracker. De senare är verkligen av sämre standard än de svenska och underhållet har sedan byggnationen 1951 varit ytterst sparsamt. Någon sängsträckning existerade inte eftersom de rullade ihop täcke och lakan som lades i en påse placerad i huvudändan av

sängen. Några bekvämligheter som TV på logementen fanns inte utan man fick gå till något av uppehållsrummen eller soldathemmet.

Den första kvällen när vi kom dit fick vi följa med en officer ut för att titta på ett försörjningskompani (forsyningskompagni) som var ute på övning. Dels var det en pluton som var mest inriktad på förplägnad och dels en drivmedelspluton. Dessa var grupperade i ladugårdar och maskinhallar på bondgårdar eftersom de inte har några tält i sin organisation förutom sjukvårdstälten. I dessa lador körde man in sina fordon i största möjliga mån och de var därmed flygskyddade. Där blev vi även bjudna på danskarnas version av "guldburk". Maten var förpackad i två papplådor i vilka man fick ut en uppsättning av om dagen och de skulle följaktligen räcka ett dygn. De bestod av livsmedel för ett mål varm mat vilket tillreddes när man fick lådorna och resten av maten var så förpackad att man skulle kunna stoppa den i fickorna på uniformen. Bland annat ingick engångstandborste (med påsmetad tandkräm), tuggummi, chokladkakor och kex.

Det finns alltså ingen koktross på något av förbanden utan varje enhet får själva laga sin mat. Vi tror att det tillsammans med att de inte har någonstans att torka kläder på i de kalla ladorna leder till att förbanden får en dålig uthållighet och stridsmoral i längden. I och för sig så är klimatet litet annorlunda i Danmark men tält är nog inte så dumt ändå.

Den andra plutonen som vi tittade på var som sagt en drivmedelspluton som även den var

grupperad på en bondgård. Den hade en lite annorlunda organisation än vad vi har i Sverige.

När vi åker ut till fronten och fyller på brigadens drivmedel så låter danskarna brigadens lastbilar komma och hämta bränslet på en depå. Även om det finns större lastbilsburna tankar så är det främst jeepdunkar som bränslet transporteras i. När brigaden börjar få ont om bränsle så samlar de ihop sina tomma dunkar och byter dessa mot fulla på bränsledepån. Det är främst diesel som används. Det är bara motorcyklarna för ordonnans och militärpolis som drivs med bensin.

Onsdagen

Den andra dagen studerade vi sjukvårdskompaniets (sanitetskompani) organisation. Det allmänna intrycket av det var att det var mycket dåligt utrustat och att dess storlek i förhållande till hur många förbands sårade som det skulle ta hand om, inte hade tillräckligt med vårdplatser, sjuktransportfordon och så vidare.

Torsdagen

På torsdagen var det Vedligeholdelseskompani som stod på programmet vilket är ett reparations- och bärgningskompani. Detta förband har ständigt ett antal lastbilar fullastade med reservdelar till det danska försvarets fordon. Ett stort antal mekaniker (ca 250 st) är krigsplacerade inom detta kompani. De värnpliktiga som utbildas inom detta kompani är främst reservdelsmän som lär sig hitta i registren samt stabs- och bärgningsvärnpliktiga. Vi fick också en chans att prova på ett av de vapen som de använder vilket var mycket likt vår kpist och minst lika gammal. Den premierlöjtnant som guidade runt oss under veckan ordnade en liten landskamp i skytte mellan oss svenskar och ett par mc-ordonnanser. Det är med stor glädje

som jag kan meddela att det var vi svenskar som tog hem segern i denna tävling.

Resten av torsdagen spenderade vi inne i staden Ålborg med att handla och senare på kvällen fick vi även tillfälle att undersöka kvalitén på nattlivet i staden.

Värnplikten

Även om Danmark har "allmän" värnplikt precis som Sverige så finns det ändå skillnader. Under mönstringen plockas naturligtvis de som inte är lämpliga bort först och sedan får de som är frivilliga och är intresserade av att göra värnplikt sina platser tilldelade. Resten som är mindre intresserade drar sedan en lapp som det står ett nummer på och om det numret är, som det var förra året, under 10 000 så måste man göra sin värnplikt. Platserna lottas med andra ord ut och det tas heller inte ut några värnpliktiga befäl under mönstringen utan alla rycker in för att göra åtta månaders värnplikt. Det är sedan befälen på regementet ifråga som har som sin uppgift att avgöra vem som passar som befäl. De har tre månader på sig att avgöra vem som är lämpad och sedan skiljs dessa soldater från resten av kompaniet för ett tag och skickas till sergeant-skola. Under de tre månader som nämndes så har alla soldater oavsett befattning, en sorts grön-tjänst precis som här hemma.

Lönen för en värnpliktig är "antingen" bättre i Danmark då de har ca 11 000 Dkr i månaden innan skatt. Logementen betalar de naturligtvis ingenting för men de måste betala sin egen mat och trots det tjänar de en hel del mer än vad vi gör. Resorna har de helt fria och de reser så mycket de vill med tåg, bussar och färjor inom hela Danmark.

På fredag morgon var det dags att åka hem igen och nu efteråt ser jag det som en rolig och intressant resa. Vi som fick åka skulle vilja tacka kapten Karin Pettersson, Kamratföreningen T 2

och alla officerare och värnpliktiga i Danmark, speciellt Prl Jens Hoelgaar Christensen och Rasmus (har glömt vad han hette i efternamn), som gjort resan möjlig.



Danskt återbesök. Kapten Karin Pettersson värd.



Internationell logistikdelegation besöker Skövde och T 2 under ledning av C MHS, konteramiral Thornberg. I delegationen ingår bl a en brittisk övlt (NATO HQ, LOG), en kanadensisk övlt (CAN HQ, LOG), en norsk major (NOR LOG CENTER) samt den internationellt meriterade översten (PA) P O Hallqvist.

2. SVENSKA HJÄLPDETACHEMENTET TILL WIEN DEN 3-30 APRIL 1946

ETT 50-ÅRSMINNE

Stig Lingnert



Stig Lingnert, 1946 april utanför Kiel

I skiftet febr - mars 1946 var delar av T 2 förlagda till Dalarna (Transtrand) för vinterutbildning. Jag själv deltog som befäl på en korpralskola och fick en förfrågan per telefon om jag var villig att medfölja som befäl (stf plutch) på en transport av livsmedel till Wien. Livsmedlen skulle överlämnas till "Rädda Barnen" för distribution till hjälpbehövande och nödlidande barn. Transporten skulle ske under april månad.

Det var inte fred i Europa utan endast vapenstillstånd. Förband tillhörande de under kriget deltagande staterna fanns kvar, vart och ett inom sig tilldelat område. Efter någon dags betänketid lämnade jag beskedet att jag inte hade något emot att deltaga. Vid hemkomsten från Dalarna igångsattes alla förberedelser ifråga om utrustning, hämtning av fordon och släp (en-axlade 2 ton), vaccinering, passhandlingar m m.

Den 3 april avmarscherade plutonen till T 4 i Hässleholm där också motsvarande plutoner från T 1 och T 3 anlät. Kontingenten fick or-

ganisationsnamnet "2. Svenska Hjälpdetachementet till Wien."

På T 4 vidtog nu lastning av alla livsmedel som skulle transporteras av förbandet. Lasten utgjordes av torra livsmedel (mjöl, socker, torr mjölk, VA-livsm). Varje fordon hade ett 2 tons en-axlat släp och kunde sålunda lasta 7 ton.

Tränginspektören - överste Björk - mottog och inspekterade förbandet dagen före avmarschen. Han gav information om transportens uppgift och sätt för genomförande.

Den 7 april (söndag) lämnade förbandet T 4 med marschmål P 2 i Helsingborg där förläggning var ordnad i gymnastiksalen, nära färjestället då inlastning på färjan skulle påbörjas tidigt följande dag. Detta var näst sista tillfället under transporten, som gav möjlighet att sova inomhus.

Kl 0745 nästa dag var vi klara vid färjeplatsen för inlastning. Efter lossning i Helsingör fortsatte marschen över Hilleröd - Roskilde till färjestället vid Korsör. Här skedde lastning på nästa färja över Stora Bält till Nyborg där marschen fortsatte till förläggning i Odense. Förläggningen och utspisningen var anordnad genom Danska Röda Korset i en Församlingslokal.

Vid lastningen på färjan i Helsingborg - där för övrigt dåvarande kaptenen Harald Folke var sambandsofficer - inträffade en mindre incident. Landgången till färjan var inte i bästa skick (föreföll vara ett provisorium). Troligen var det en planka som "slog upp" mot en lastbils

bränsletank och åstadkom ett hål i denna. Bensinen rann ut och tanken tömdes. Nu vare goda råd dyra. Lasten var värdefull och måste med. Frågan löstes genialt. Bilens reservdunk (25 lit) ställdes på lastbilens fotsteg, därifrån en gummislang direkt till förgasaren, som sög bensinen direkt från dunken. Så kunde färden gå vidare tills vi påträffade reparationstrossen, som bytte bränsletank vid förläggningsen i Odense.

Dagen därpå fortsatte marschen över Mittel-fast - Kalding- Krusaa (gränssar till Tyskland) - Flensburg - Schleswig - Kiel. Förläggning vid Malente sydost Kiel. I närheten av Krusaa vid Padborg fanns ett Röda Korsläger som betjänades av Danska Röda Korset. Här gjordes ett måltidsuppehåll för utspisning av lunch innan vi fortsatte till passkontrollen vid gränssorten Krusaa. Vi hade under marschen ner till Wien att passera flera gränsszoner med passkontroller. Noggrannheten vid dessa kontroller varierade.

Sedan vi brutit förläggningsen följande dag (10 april) fortsatte vi mot nästa marschmål som var Ehlershausen omkring 2 mil söder Celle. Vår marschväg hade tidigare passerat flera städer i norra Tyskland, alla mer eller mindre bombskadade. Denna dag gick marschen via Lübeck - Hamburg och Celle. Mest sönderbombad var utan tvekan Hamburg. Vår väg gick rätt igenom de centrala delarna. Vägen var uppröjd från stenar, tegel, rör m m till en bredd så att man kunde komma fram med lastbil. Jag såg inte ett helt hus under genomfarten. Överallt trasiga väggar med hängande trasiga fönsterkarmar, badkar, toalettstolar, tvättfat, dörrar, armeringssjörn m m. Min tanke och slutsats var då att här skulle man aldrig kunna bygga en stad igen. Men tyskarna kunde, det fick jag själv erfara då jag några år senare besökte platsen.

Från Hamburg utgick en transitväg "Väg 200 down" som vi hade att följa hela marschen genom Tyskland. Den var bra markerad med tanke på sönderbombade autobanbroar över vattendrag och dalgångar. Det förekom ofta att autoban fick lämnas för att fortsätta på mindre vägar, där man korsade vattendrag på bräckliga broar och där vägbanan många gånger var svårforcerad. Då var den ovan nämnda markeringen bra att ha. Då visste man att man var på rätt väg.

På liknande sätt hade man röjt och märkt väg från Sydtyskland och norrut till Hamburg. (Väg "200 up").



Tankning på autobahn

Drivmedelsförsörjningen var ordnad så att varje fordon medförde fyllda 25-l dunkar, som efter tankning återfylldes genom drivmbilen, som var utrustad med fat, dunkar och övrig drivmutrustning. Drivmbilen i sin tur hämtade ersättning vid

vissa på förhand avtalade tankställen, som fanns tillgängliga utefter marschvägen i olika zonområden. Vid något tillfälle gjordes tankning direkt i fordonen på tankplatsen.

Från förläggningen i Ehlershausen gick marschen över Hannover - Minden - Kassel - förläggning 2,5 mil söder Giessen.

Utspisning skedde genom koktrossens försorg. Livsmedel fanns ej att tillgå på orten utan allt fanns med på den egna trossen och utgjordes av torra livsmedel. (VA-livsmedel och tormjolk). Även om det gjordes allt för att få omväxling på menyn, så blev det förstås en aning enahanda med sådan mathållning under en 3-veckorsperiod. Men det gick bra - ingen hördes klaga.

Under hela marschen genom Tyskland frapperades man av alla de människor som vandrade till synes utan mål. Vi var ofta tvingade att lämna huvudvägen och följa mindre vägar genom samhällen rätt långa sträckor. Det var vid dessa tillfällen man kunde se dessa vandrande tyskar. Oftast var det familjer, som med sina ägodelar, lastade på dragkärra, barnkärra eller barnvagn, var på väg någonstans.

Alla var dåligt klädda och föreföll uthungrade, magra och apatiska. När de fick syn på våra fordon med de blågula färgerna stannade de upp och tiggde - med användande av gester och kroppsspråk - mat och cigaretter (tobak). Allt sådant hade då stort värde för dem. De upplevde säkerligen en tröstlös situation, men var kanske härdade genom alla de hemskheter de genomgått.



Ruiner och vandrande människor

Målet för nästa dagsmarsch var ny förläggningsplats på ett flygfält vid Domstadt, 1 mil norr Ulm. Förläggningen ordnades i flyghangaren. Det var dragit och kallt, tältförläggning är betydligt bättre. Under vägen hit hade vi att passera flera sönderbombade städer Frankfurt - Mannheim - Karlsruhe och Stuttgart. Stuttgart var nog den mest förstörda av dessa och kunde utan tvekan jämföras med Hamburg. Där fanns ett större drivmedelsupplag, som medgav tankning av fordonen och påfyllning av drivmedelsbilen.

Efter den kyliga natten i hangaren startade nästa etapp vars mål var Salzburg i Österrike. Vi hade då tangerat München - ett namn och en plats, som förde tanken till Hitler och början av 30-talet.



En bild av nazi-Tysklands sammanbrott

Förläggningen i Salzburg var ordnad i polishuset. Fordonen stod uppställda på ett torg i närheten av polishuset. Denna natt behövde vi inte bevaka fordon och last. Polisen i Salzburg åtog sig denna uppgift - den enda gång som utomstående var inkopplade på detta uppdrag.

Nu var stunden inne för start mot slutliga etappmålet Wien. Linz och ryska gränzonen passerades. Någon mil hitom Wien samlades hela detachementet. Allmän uppsnygning av fordon och last, och personal. Marschen in mot staden fortsatte med fordonen tätt samlade. 50 m avstånd mellan plutonerna och 25 m mellan fordonen.

Vid framkomsten till Liechtensteiner palä (slutmålet) uppställdes fordonen med last i anslutning till paläet. Förläggning var ordnad på ett sjukhus i närheten. Utspisningen under de dagar vi gästade Wien skedde från vår koktross, som var uppställd på fordonsplatsen.

De närmaste tre dagarna (15., 16. och 17. april) utnyttjades för lossning och överlämning av våra livsmedel samt för fordonsvård, men även för utflykt och sightseeing i staden (sista dagen).



Lossning i Wien (Liechtensteiner palä)

Livsmedlen överlämnades till Rädda Barnen och blev upplagda artikelvis inomhus i paläets olika utrymmen. I paläet fanns också ett kök där personal ur Rädda Barnen tillagade den mat - främst soppor - som barn i olika åldrar sedan utspisades med. Denna tillgick på så sätt att barnen vid vissa tider kom med tillgängliga kärl och hämtade maten. Vi såg att de kom i god tid och ställde sig i matkö i avvaktan på servering. På kvällen den andra dagen blev vi bjudna på Staatsoper för att se operetten "Läderlappen" av Johann Strauss. En minnesvärd föreställning. Operabyggnaden var delvis bombskadad - dock ej värre än operetten kunde framföras.

Eftermiddagen sista dagen användes för sightseeing inom staden och besök på Kahlenberg, en vinrestaurang i stadens utkant. Staden hade ställt 5 bussar till vårt förfogande. Kahlenberg låg på en ganska kraftig höjd med hänförande utsikt över staden med Donau. På restaurangen, som samtidigt med oss besöktes av radioreportern Sven Jerring och Österrikes president, blev vi bjudna på öl med bröd. Jerrings besök refererades dagarna efter i svensk radio. Nästa dag den 18. april startade återmarschen hem. Denna genomfördes utan några större intermezzon. Genom Tyskland följde vi väg "200" up, även den bra markerad. På danska Rödakorslägret i Padborg, där vi hade förläggning och utspisning, fick vi tillgång till bad och varmdusch, något som var efterlängtat och mycket uppskattat. Färjefärden över Öre-

sund gick denna gång sträckan Köpenhamn - Malmö, dit vi kom den

24. april för att direkt fortsätta till T 4 Hässleholm.

Två dagar (25. och 26. april) var erforderliga för vård och inlämning av materiel och utrustning,

som tillhörde T 4. Dessutom genomfördes översyn och materielvård på alla fordon.

Den 27. april avmarscherade T 2-plutonen till Skövde, dit vi kom mitt på dagen. Dåvarande kårchefen överste Unge tog emot plutonen uppställd på kaserngården.

UTDRAG UR "KRIGSDAGBOKEN" APRIL 1946

Carl-Erik Engström

Att så här långt efteråt minnas händelser som inträffade under marschen till Wien är svårt. Men en händelse drar jag mig dock till minnes med hjälp av den "krigsdagbok" som fördes. Den inträffade den 11 april.

Vi hade varit förlagda natten till den 11 i trakten av Celle en bit från Hannover och skulle fortsätta marschen söderut på nästa dagsetapp mot Kassel - Frankfurt med förläggning i Giessen norr om Frankfurt. Vägen var bra, motorväg, men mycket starkt kuperad. Enligt "boken" gjorde vi kort rast kl 1545 någon mil från Kassel för att invänta köbilen och ytterligare en bil - 22:an. Klockan 1610 fortsattes marschen utan de saknade fordonen.

Klockan 2300 kom vi till förläggningsplatsen söder om Giessen där utspisning ägde rum och tapto gick kl 0100. Några timmar senare kom köbilen till förläggningsplatsen. Vi fick då reda på att bil nr 22 hade gått av vägen och totalförstörts i närheten av Göttingen.



Havererat ekipage med sockerlast

Anledningen till olyckan var att den av förarna som körde i en utförsbacke kommit in på den grässlånt som gick mellan körbanorna och helt förlorat styrningen av bilen. Släpet hade först slagit runt och sedan även fått bilen att gå runt på gräset mellan körbanorna. Släpet låg upp och ned och bilens förarhytt var helt borta jäms med flaket. Lasten som bestod av sockersäckar hade kastats av och låg delvis trasiga på marken. Som väl var hade båda förarna underligt nog klarat sig med endast mindre skador. Den som var värst skadad hade ett stukat knä men inte värre än han kunde vakta bilen och lasten med draget vapen. Att de klarat sig så bra berodde på att de hade krupit ner på bilgolvet när de såg att de inte kunde klara bilen.

Platsen där olyckan skedde verkade nästan obebodd men strax efter olyckan fanns där mängder av folk som ville skrapa upp sockret

från de trasiga säckarna. Även amerikanska soldater från ett närbeläget förband fanns där eftersom även de saknade socker.

Förbandet hjälpte även till med bärgningen av fordonen. Bl a hade de en bärgningsbil till hjälp. När man ser fotografier på det skadade fordonet tycker man att det är oförklarligt att båda förarna klarade sig med livet i behåll. Föraren med knäskadan fick åka ett par dagar i den ambulans som fanns med i kontingenten.



***Civilbefolkningen hjälper till
att bärga sockerlasten***

GÖTATRÄNGARE TAGEN AV "RYSSEN"

Karl-Erik Savemyr

Undertecknad hade förmånen att bli uttagen till båda hjälpsändningarna till Wien. Under januari-transporten som gruppchef ställföreträdare och under april-transporten som bilförare. Visserligen var förhållandena rätt så primitiva under de tre veckor som varje resa varade. Det gällde utspisnings-, hygien och förläggningsförhållandena. Men vilket härligt äventyr det var att få färdas genom Europa mindre än ett år efter krigsslutet.

Många var de händelser och situationer som upplevdes som smått äventyrliga. Under första transporten inträffade en händelse som både min vpl bilförare och jag säkerligen aldrig kommer att glömma. Det var när vi blev "tagna av ryssarna". Vi färdades vid tillfället som näst sista fordon i hela kolonnen. Jag satt vid ratten och emellan oss satt en österrikisk polisofficer som fått tillstånd att lifta med oss de ca 16 mil in till Wien. Vårt fordon hade tidigare visat sig vara ett riktigt måndags-exemplar som gärna ville "vila sig" då och då så även den här dagen. Med order att snarast köra ikapp fortsatte vi ensamma genom den ryska zonen. Då vi kom in i en stad (jag vill minnas att det var Linz)

upptäckte vi en rysk postering som tydligen hade för avsikt att stoppa oss, jag sneglade mot vår passagerare och fick då genom hans minspel uppfattningen att vi skulle fortsätta. Jag låtsades därför inte se den röda stoppflaggan utan körde lungt förbi. Efter ca femtio meter blev vi dock tvingade att stanna, då ett spår-vagnssätt korsade gatan. Båda bildörrarna slets upp och vi formligen släpades bort från bilen av beväpnade ryska soldater. vi hann knappt bli rädda förrän en visselsignal skar genom luften och vi släpades tillbaka till patrullen.

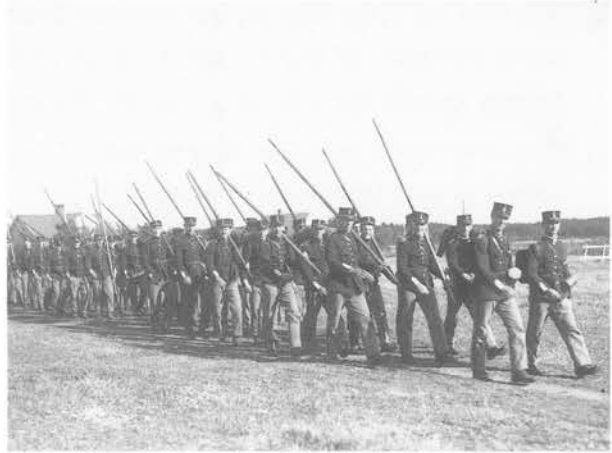
Vår liftare hade ingripit och räddat oss. Färden gick vidare nu med en besättning av två unga svenskar som var nog så betänksamma och inte ett dugg kaxiga. Vi satt tysta länge, men så småningom frågade jag vår passagerare hur han lyckades få "loss" oss. Hans svar blev: Ja, jag bara bad dem dra åt h.....e.

T2 då.....

Oljan ersatte muskelkraften.



Hästransportöverredet symboliserar övergången från.....



"Stavhopparna" = Sjukbärrpluton till fots.



Hästanspända transporter till.....



Dito med cyklar.



Motoriserade dito.



Snart tar bilen över.

HANN EJ HEM TILL REVELJ

Under den tid, då kåren hade egen musik, brukade denna under somrarna utföra dagliga konserter på badrestaurangen på Mösseberg. Musikkåren brukade då resa till Falköping med ett tåg, som avgick från Skövde vid 3.tiden på eftermiddagen och återvände strax efter klockan 8. De yngre av musikanterna, som givetvis hade sina försänkningar på platsen, brukade ofta glömma sig kvar och återvände först med nattsnälltåget klockan 1.

Så var fallet en gång med musikdisinktionskorpral C., som efter att ha festat om åtskilligt en kväll, med nöd och näppe hann komma ombord på sistnämnda tåglägenhet, där han i sitt trötta tillstånd snart slumrade in i ett hörn. Om en liten stund blev han emellertid ganska omilt väckt av konduktören och avisad, som han trodde i Stenstorp. Sedan han rasat över en stund och överlagt med sig själv att det enda sättet att hinna hem till revelj var att till fots tillryggalägga återstående vägen till Skövde, begav han sig springande på järnvägen i den riktning, han hörde tåget avlägsna sig.

Då han i ett forcerat tempo hållit på med denna förflyttning ett par timmar, tillfrågade han en morgontidig lantbrukare, som han påträffade vid en gård utmed banan, om det var långt kvar till Skövde och fick av denna följande svar: "Håller han på åt det hållet i tio minuter till, kommer han fram till Töreboda".

C hade sovit över Skövde och blivit avsatt i Moholm.

(Ur Götaträngaren 1936).

Det var bättre förr, eller...?

(Ur Götaträngaren 1936).

Hört på 2. kompaniets expedition för några år sedan under pappersraseriets västa tid:

Kompaniadjutanten kommer in på expeditionen och frågar en därstädes tillfälligt som telefonpost tjänstgörande värnpliktig:

"Har någon ringt?"

Telefonposten: "Ja, stabsunderofficeren har ringt och bett att få disponera en tung lastbil under ett par timmar."

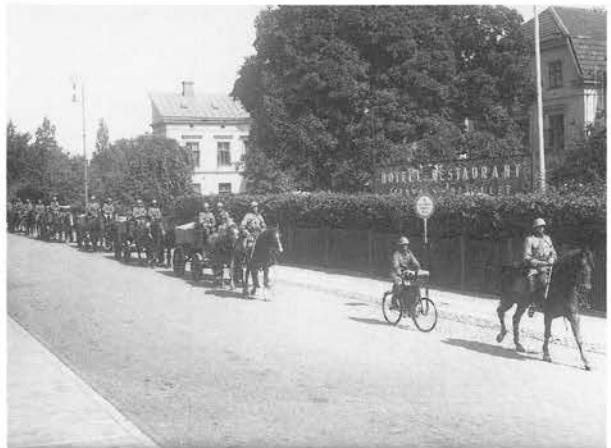
Kompaniadjutanten: "Sa 'han vad han skulle använda den till?"

Telefonposten: "Han skulle visst lämna ut förut-sättningen för kårens tillämpningsövningar i nästa vecka."

T2 i Skövde på 30-talet



Upställning på Västra fältet. (Th Gransikagatan, och rök från Kävplunda kalkbruk).



*Vårdshus förbi !
(Trädgårdsgatan, Järnvägshotellet).*



Motormarsch (Söder om "Mörkekorset").

GÖTATRÄNGARE ANNO 1906

På redaktörens bord hamnar stundom fotografier från "längesedan". Detta fotografi (från Dan Öman, Hjo. Hans farfar Aron Öman finns med på kortet) har många kvaliteter: god skärpa, tidstypiskt, och inte minst finns en komplett dokumentation på baksidan som berättar att fotografiet togs en kväll (kl 2130) i juni 1906 av distinktionskorpralen Ågren i Göta trängkårs kasern, 3. komp, log 2, Sköfde samt namn på alla de unga männen. Kanske någon i GÖTRÄNGARENS läsekrets känner igen någon av dem?



Främre raden från vänster: 1) Handelsbiträde Olsson, Vedum ("Lilla fluga"), 2) 52 Svensson, Skallmeja, 3) Trädgårdsmästare Svensson, Vänersborg ("Luftballongen"), 4) Aron Öman, 5) Banktjänsteman Åstedt, Trollhättan, 6) Kandidat Essén, Sparsör.

Andra raden från höger: 7) Slaktare Karlsson, Vänersborg, 8) Kandidat Vikander, Skara, 9) Plåtslagare Walin, Lidköping, 10) Järnarbetare Malmberg, Skara, 11) Kandidat Larm, Vänersborg ("Länge late Larm").

Tredje raden från vänster: 12) Barberare Abrahamsson, Falköping, 13) Konditorbiträde Beckman, Åmål (Väderspännaren"), 14) Bodbiträdet Bergstrand, Hjo, 15) Korpral 5 Olsson, 16) Trumpetare Berg, Sköfde,

Bakre raden från höger: 17) Barberare Plith, Sköfde, 18) Kandidat Melin, Dimbo, 19) Handelsbiträde Bergholtz, Tidaholm ("Jojakim"), 20) Lantbrukare Roland, Hjerpås ("Lantbrukarn").

N:r 3.
2:a årg.

Juni 1936.

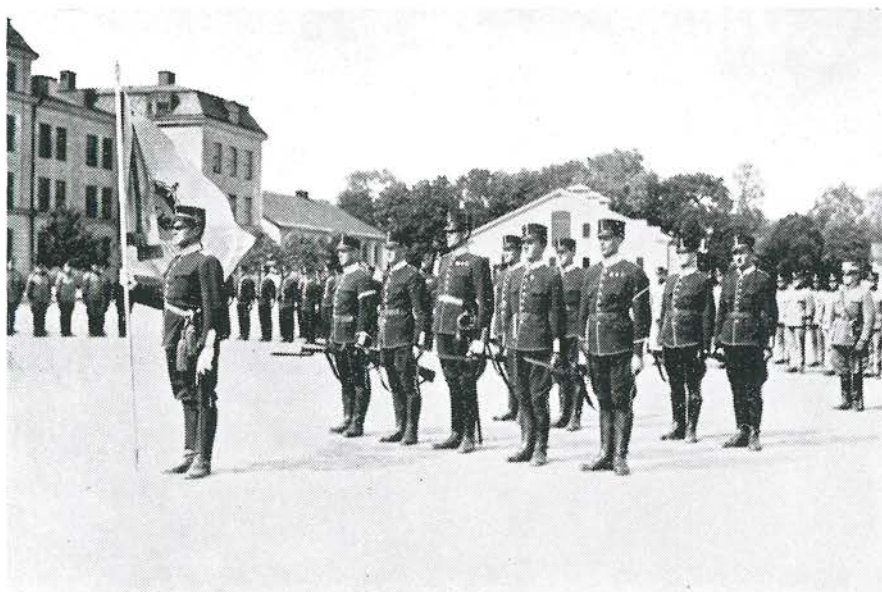


Medlemsblad för
Kungl. Göta trängkårs
kamratförening.

Ansvarig utgivare: J. Falkengren.

Red.-kommitté: L. Carell, O. Broman och A. Sunnerbo.

KUNGL. GÖTA TRÄNGKÅRS FANVAKT DEN 6 JUNI 1936.





GÖTEBORGS
TRÅNGBEFÄLSFÖRENING
GÖTEBORG

Föreningen har sitt ursprung i den gamla Landstormsrörelsens bilkompanier. När landstormsrörelsen upplöstes och ombildades till den Frivilliga Befäls Utbildningsrörelsen (FBU) grundades 1947 GÖTEBORGS TRÅNGBEFÄLSFÖRENING.

Föreningens uppgift är, att utbilda värnpliktigt- och reservbefäl från alla truppslag, boende i Göteborgsregionen, för deras krigsbefattningar i underhålls-, transport- och motortjänst.

Utbildningen sker som kvällsövningar på hemorten, veckoslutskurser på T 2 eller en- och tvåveckorskurser på någon av FBU:s kursgårdar runt om i landet. Dessutom bedrivs skytte och idrott, föreläsningar o s v.

Du väljer själv vilka aktiviteter Du vill delta i. Ett villkor för att få delta är, att Du är medlem i en befälsförening.

För ytterligare upplysningar tag kontakt med:

Sune Johansson
Aggetorpsv 5
440 06 Gråbo
Tel: 0302-40925

Lennart Brinkmann
Änggårdsgatan 24
413 19 Göteborg
Tel: 031-829355