Norrlandsträngaren 2003

Tidskrift för Norrlandsträngare Nr 1

Innehållsförteckning

Ordf. har ordet	Sidan 1
Information från T 2	Sidan 2-3
Magirus	Sidan 3-5
Länsmuseet	Sidan 6
Julträffen	Sidan 7
Norrlands Trängbat	Sidan 8-9
Verksamhetsplan 2003 mm	Sidan 10

Föreningsuppgifter.

Ordf.
Leif Östberg, tfn hem 0620-40234.
Mobil: 070-3145329.
Mail: leif.062040234@telia.com

V.ordf.
Arne Hedvall, tfn hem 0620-51274.
Mail: hedvalls@tiscali.se

Sekr.
Kjell Åström, tfn hem 0620-16149,
Mobil: 070-6693937.
Mail: astrom.kjell@spray.se

Kassör
Nils-Erik Nyberg, tfn hem 0620-14254
Mobil: 070-5636201
Mail: chrisny@algonet.se
Arb: nils-erik.nyberg@arb.fmlog.mil.se

Ledamot
Joakim Falk, tfn hem 0620-13969.
Mobil: 070-6473580
Mail: bibbi.falk@mail.telitel.se

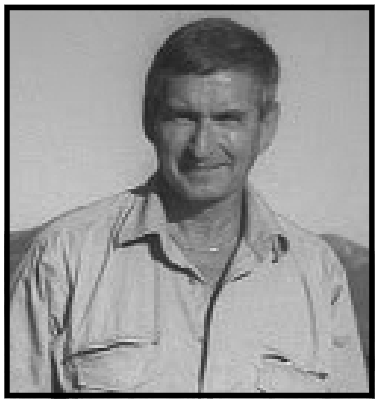
Ledamot
Lennart Hellström, tfn hem 0620-50007, mobil 070-1752715.
Mail: lennart-hellstrom@swipnet.se

Suppleant
Barbro Sjödahl.

Postgiro: 33 69 14 - 7
Hemsida:
http://www.sollefteamuseum.com
Adress: c/o Kjell Åström, Rösta 436
881 33 Sollefteå

Bild över ”Södra Kaserngården”

Ordförande Leif Östberg har ordet



Verksamheten under 2002 har i stort sett följt den vid årsmötet fastställda verksamhetsplanen förutom att vi p.g.a. för få deltagare inställde resan i maj till den Thailändska Paviljongen
Under 2002 har vi i samband med våra aktiviteter även öppnat möjligheterna för I 21 KF att delta.
Fram till årsskiftet arbetade Seniorklubben på Nipanområdet med forskning och dokumentation inom ett flertal olika projektområden med koppling till T 3 verksamhet genom åren i Sollefteå.
Efter årsskiftet flyttar Seniorklubben verksamheten ner till lokaler i Apotekshuset i vilka Sollefteå Museum utvecklas
I början av juni kommer Sollefteå museum att invigas.
Under det gångna året har vi haft ett flertal kontakter med T 1 och T 2 KF via telefon och email.
Samverkan med C I 5, Anders Brännström, har varit mycket nedkyld och han har ej visat något intresse för sin uppgift att föra T 3 traditioner vidare utan verkar vara helt inriktad mot Fältjägarfö-

reningen vilken han verkar stödja fullt ut eftersom han är dess ordförande.
Så här i efterhand hade det varit bättre för T 3 traditionsbevarande verksamhet om vi hade haft T 2 som traditionsbärande förband.
Min förhoppning är att det snart blir ett chefsbyte i Östersund och därmed bättre förutsättningar beträffande stöd till T 3 KF.

Leif Östberg

Regementschefen T 2 öv, Jan Persson har ordet

Logistik är ett samlingsbegrepp innefattande planering, förberedelser och genomförande av transporter, underhåll och övrigt understöd inom ramen för militära operationer. Internationellt innefattas även hälso- och sjukvård i detta begrepp. Logistik är en avgörande verksamhet för förbandens uthållighet. I det nya försvaret ansvarar vi för att leda, utveckla och utbilda kvalificerade underhålls-, transport- - och sjukvårdsförband till Försvarsmaktens insatsorganisation.

Tyngdpunkten i regementets verksamhet utgörs av rekrytering av officerare och utbildning av värnpliktiga till insatsorganisationen. Uttagning av värnpliktiga sker i huvudsak från Västra Götaland och Halland. Specialister och befälselever kan komma från hela landet. Utvecklingen av framtida förband samt fordon och materiel för förnödenhetsförsörjning är av stor betydelse och sker integrerat med utbildningen. Utbildningen genomförs både för krigsplacering i vårt nationella försvar och för deltagande i försvarets internationella uppdrag. Till det nationella försvaret utbildas årligen en underhållsbataljon för understöd av en mekaniserad brigad.

Regementets internationella verksamhet är omfattande och har för närvarande en hög prioritet. Vi ansvarar för den svenska delen till en gemensam nordisk logistikbataljon, där Sverige dessutom åtagit sig en samordnande roll mellan de nordiska länderna. Chef med stab till denna bataljon är organiserade och ingår i regementet. Förbandet skall när det har utbildats under 2003 ha en beredskap att kunna lämna landet inom 30 dagar.

Flera värnpliktiga och officerare från regementet tjänstgör redan frivilligt vid underhållsenheter i Kosovo, där vi aktivt medverkar i bemanning och utbildning av delar till ett multinationellt transportkompani. Själv har jag nyligen tjänstgjort i NATO´s högkvarter i Pristina. Min erfarenhet är att svensk personal hävdar sig mycket väl vid en jämförelse med andra nationer. Jag uppfattade också att behovet av en väl fungerande logistik är mycket mer påtaglig under en pågående militär operation än vad vi oftast föreställer oss här hemma i vår fredstida utbildningsverksamhet.

Göta trängregemente utgör sedan mer än ett sekel ett naturligt inslag i staden Skövde. Under årens lopp har tiotusentals duktiga och effektiva underhållssoldater utbildats vid ”Götaträngen”. Flera äldre minns också med glädje Götasalen – regementets gymnastiksal – som ända fram till 1960-talet utnyttjades som stadens samlingssal och teaterlokal och inte minst som dansställe för ortens ungdomar. Garnisonssjukhu-

set – ”Garnis” - tillika stadens sjukhus administrerades av den militära organisationen ända fram till 1955.
Idag möjliggör vårt samarbete med Högskolan i Skövde att värnpliktiga kan skrivas in där och erbjudas högskolepoäng för sin militära utbildning. Ett stort antal värnpliktiga erhåller under sin tjänstgöring körkort på tung lastbil och arbetsmaskiner. Vår utbildning är anpassad till nutida förutsättningar, ändamålsenlig och inriktad mot uppgifter både i det nationella försvaret och för våra internationella insatser. Götasalen utnyttjas numera enbart i militärt syfte men Skövde har kvar sin ställning som en samlingspunkt mellan Vänern och Vättern. I morgon ser jag Skövde även som Försvarsmaktens utbildnings- och kompetenscentrum för logistik.

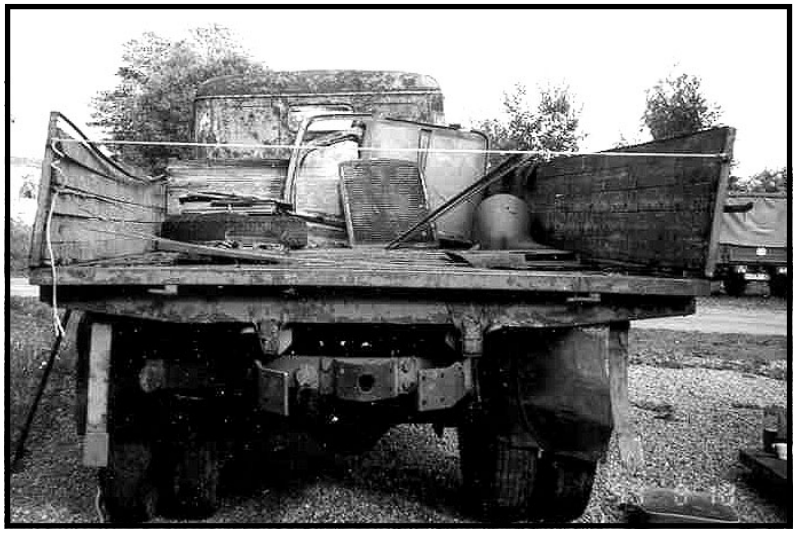
Jan Persson

Magirus-Deutz S 3500, en f.d. T 3:are.

Text och foto
Lars Bergwall

Detta handlar om en 1951 års Magirus som tjänade på T 3 fram till sin “pensionering” år 1962 och dess öden och äventyr fram till i dag.
Min berättelse börjar med att jag såg en liten annons i ett motorblad där man ville sälja ovan nämnda. Till saken hör att vår familj redan äger en fyra militära fordon sedan förut, och vi var väl ganska överens om att det fick räcka med dessa. Förståndet fick dock ge vika för nyfikenheten, ett telefonsamtal gjordes och när det skulle avslutas, hoppade det helt omedvetet ut ett “Jag kommer och tittar”. Sekunderna efter att samtalet avslutats slogs jag av eftertankens kranka blekhet, -Vad har jag gjort?
Väl på plats fick jag se en sorglig lastbil med punktering på vänster fram och spräckta strålkastare. Med flagnad lack, ruttet trävirke samt bägge dörrarna lagda på det som en gång var ett flak, gjorde att mitt intresse var svalt. För ordningens skull ägnade jag dock lite tid till undersökningar och kom fram till att det inte finns så många sparade, om ens någon. Priset var alldeles lämpligt och därför bestämde hustrun oss för att den skulle hem till oss.

“En trött och ärrad veteran i väntan på renovering.”



Väl hemma vidtog den stora saneringen. Det är alltid spännande att kolla sitt senaste projekt men grannarna och andra bekanta tog sig för pannan när de såg “eländet”. Efter två dagar hostade motorn i gång, utlöste en veritabel londonsmog, men klarade snart strupen och slamrade sedan snällt på tomgång. Under en massa löv i förarhytten fann jag en reparationsjournal som upplyste vilket registreringsnummer bilen haft i Kronans tjänst samt att den tillhört T 3. Nu hade skrotet fått en identitet och var faktiskt en pärla om än rejält ruffig.
Efter att efterlyst mer uppgif-

ter om bilmodellen och även lyckats få tag på en del har jag nu försökt att sammanställa det hela. Jag måste dock nämna att en del uppgifter är hörsägen och har f.n. inte gått att verifiera i någon litteratur. Samtidigt kan man se det här som en fortsättning av deckarjobbet, och förhoppningsvis kanske det kommer fram mer och så kan jag då rätta till eventuella fel.
Magirus-Deutz modell S 3500/1951 liknar till stora delar den Klöcknerlastbil som kronan hade under krigsåren med beteckningen m/42. Min är dock tillverkad 1951, endast tvåhjulsdriven och kallades av Svenska armén för Lastbil 4 ton. Den har en totalvikt på 7800 kg och en max lastkapacitet på 4200 kg. Den drivs av en 85 hk luftkyld, fyrcylindrig diesel och en 5-växlad låda med 5:an som överväxel.. Elsystemet är 12 volt med 24 volts startmotor, och liknar det system som bl.a. fanns på de White- och Brockway-lastbilar som U.S. Army hade under andra världskriget.
Historien börjar med Klöckner-Deutz S 330. Den var ett resultat av det s.k. Schellprogrammet som initierades 1938 av en general von Schell.
Programmet kom till för att rensa i den uppsjö av civila och militära modeller som fanns att tillgå för den tyska armen. I början av programmet reducerades det totala antalet tyska civila motorfordon av alla modeller som då var i produktion. Antalet lastbilsmodeller av alla klasser reducerades från 113 modeller till 30, personbilar från 52 modeller till 19 och motorcyklar från 150 modeller till 30. Efter detta övertalades Wehrmacht (armén) att endast använda sig av ett minimum av pålitliga basmodeller som kunde möta de flesta transport-behov.
Man införde en ny klassindelning av lastbilar som blev en standard nämligen: 1½-, 3 -, 4½-, och 6½-ton. Varje klass hade en bastyp av 4x2 version (S-typ) och en 4x4 modifiering (A-typ). “S” står för “standard/konventionell” och “A” står för “Allradantrieb”, dvs allhjulsdrift. De olika modellerna producerades av en rad firmor i Tyskland och Österrike, samt i en del fall där en speciell modell visat sig vara av mycket god kvalitet och med hög tillförlitlighet så fick andra firmor “hjälpa till” att producera den. Som ett exempel kan nämnas den välkända Opel Blitz 3-ton S-typ som förutom Opel även gjordes av Daimler-Benz.
Som kuriosa kan jag nämna att det finns uppgifter som antyder att det i samband med Schellprogrammet ska ha förekommit någon form av “tävling”. Den ska ha gått ut på att de olika modellerna fick bevisa sin tillförlitlighet och enhetlighet, dvs enkel uppbyggnad och få “specialdelar” samt hög tillförlitlighet. Enligt samma uppgifter ska “Magirus/ Klöckner” ha vunnit dieselklassen och Opel Blitz ska ha vunnit bensinklassen.
Men åter till Klöcknern. Koncernen som hette Klöckner-Humboldt- Deutz köpte år 1937 den firma som gjort sig känd för främst brandfordon, Magirus, vars stegbilar blivit ett begrepp. Ursprunget till min lastbil var alltså den standardiserade S 330 som senare kom att heta S 3000. Den vattenkylda motortypen verkar ha bytts ut till den luftkylda någon gång under slutet av kriget. Detta grundar jag på en uppgift som säger att Deutz började tillverka lyftkylda dieselmotorer under 1944. Tidpunkten är dock en smula osäkert.

Den Klöckner lastbil som kronan hade under krigsåren med beteckningen m/42 var alltså den allhjulsdrivna versionen, A 3000. Efter kriget fortsatte Magirus att tillverka S 3000 i en närmast totalförstörd fabrik under hantverksmässiga former. Man gjorde den nu lite större, förstärkte fjädring och ökade lastförmågan samt gav den namnet Magirus-Deutz 3500. Den gick även att få som A-typ.

I början på 1950-talet köptes ett okänt antal S 3500 in för att tjänstgöra vid trängregementen. Hittills har jag bara kunnat bekräfta att de förekom på T 3 i Sollefteå, och där ska det ha ingått ett 30-tal Magirus i en utbildningspluton fram till mitten av 1960-talet.

Av de som hört av sig till mig och har erfarenheter som chaufförer på Magirus är det första man nämner att de var bullriga och kalla. Dock är det slutliga omdömet att det trots allt var en trevlig lastbil att köra då den var smidig och pålitlig. Motorn är mycket hållbar vilket bevisas av att motortypen återfinns än i dag som stationärmotor i bl.a. stora kompressorer. Deutz har tillverkat motortypen med samma grunddetaljer men med olika cylinderantal. Den

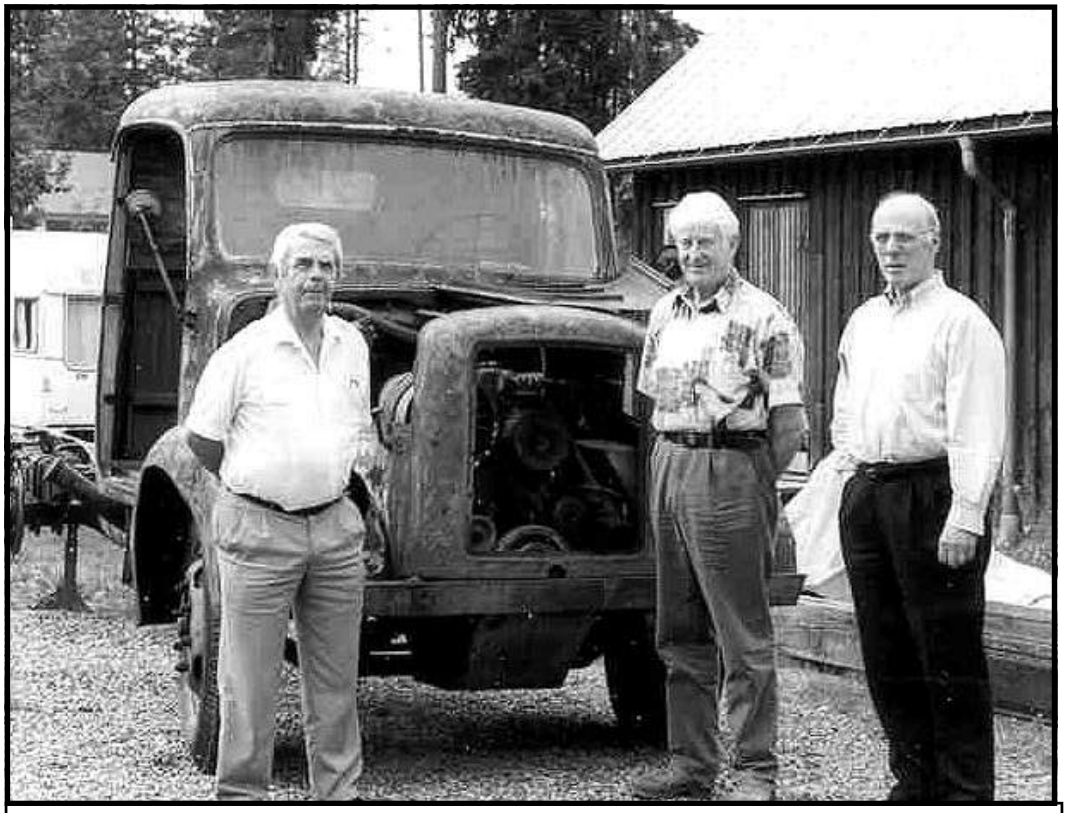
ska åtminstone finnas som 2, 4 eller 6 cylindrar. Det som skiljer, i stora drag, är vevaxel, kamaxel etc, dvs sånt som är specifikt för antalet cylindrar

Min Magirus blev såld under 1962 till en verkstad belägen utanför Sollefteå, där jag i min tur köpte den. Vidare har jag genom T3:s kamratförening fått kontakt med personal från "Magirusplutonen". Jag har även haft turen att komma i kontakt med en man som var förare på den bil som sedan kom i min ägo. Han bor i Strömsund, och han var till mig för att "hälsa på" sin kompis efter mer än fyrtio år. Samtidigt kom Curt Lingström och Bengt Eriksson från Sollefteå på besök och det blev en trevlig träff med goda historier.

Det är min förhoppning att bilen ska vara färdig till invigningen av det nya T 3-muséet, men det är mycket som ska göras. Rent mekaniskt har det rört sig om renovering av bromssystemet, mellanaxeln samt bakaxeln men eftersom motorn fungerar bra får den vara. Växellådan och kopplingen har undersökts och hjullagren måste undersökas då det finns tecken på att hjullagertätningarna läcker. Värre är det med hytt och flak. Trävirket har murknat och all färg har flagnat, vilket medför en hel del snickarjobb. Det kan säkert hända att jag är optimistisk i överkant, men håller min plan så gör den det, i annat fall får jag ändra på den. Vidare kommer bilen att märkas med de igenkänningsmärken som satt på under dess aktiva tid. T 3-museet har varit behjälplig med bl.a. rätt färgkulör och emblem så den kommer därför i fortsättningen alltid att vara en T 3are.

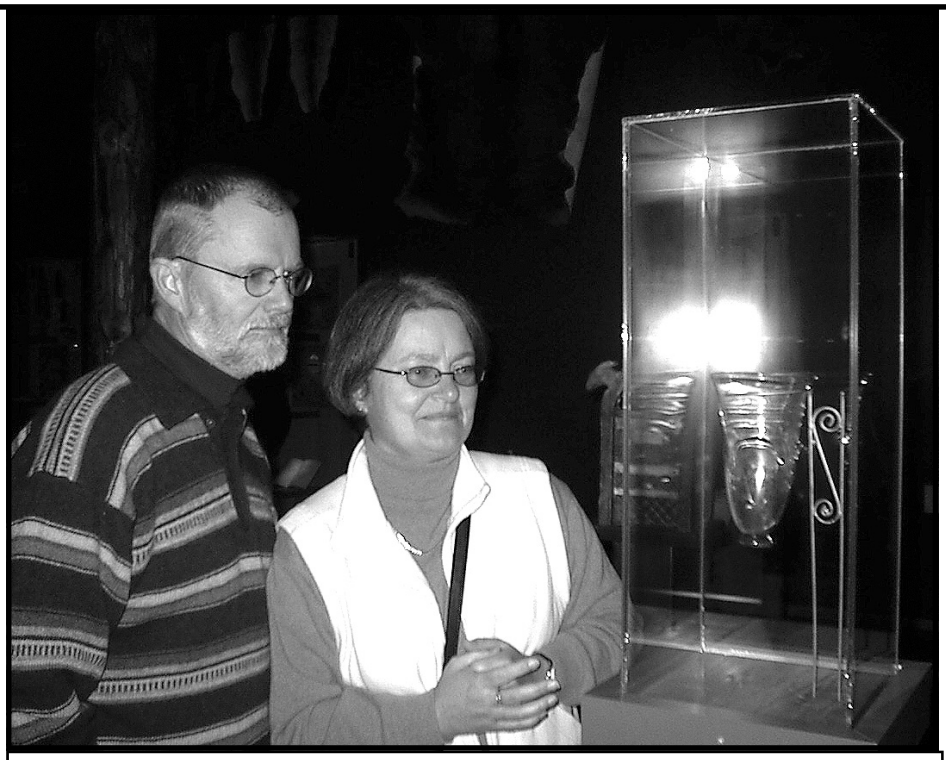
Detta är i stora drag vad jag fått fram, men det kommer säkert fram mer då mina öron är inställda på att snappa upp allt som låter som Magirus. Om någon är intresserad att veta mer, har uppgifter att tillägga eller vill rätta mig är ni välkomna att höra av er. Jag behöver all hjälp jag kan få från er som kanske vet något om bilmodellen. Det är alltså en Magirus-Deutz S 3500/1951, Lbil 4 t, med en totalvikt på 7800 kg och max last 4200 kg. Den har en 85 hk luftkyld, fyrcylindrig diesel. Jag är intresserad av all typ av information och för det tackar jag på förhand.

Ni kan nå mig på telefon kvällstid 0644-700 22.



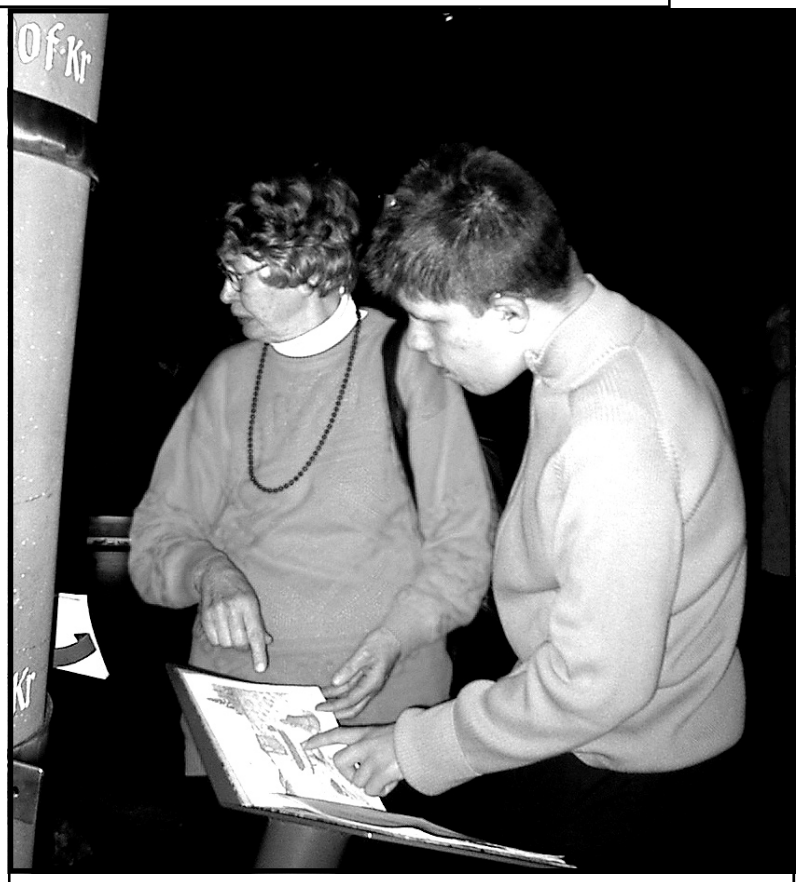
" Fyra T 3are, fr.v Kurt Lindström, Eive Reito (f.d Magirusförare), Bengt Ericson och Magirusen.

T 3 KF besök vid Länsmuseet den 30/11



Intressant tycker Arne och Gunnel Hedvall

Lördagen den 30/11 samlades ca 30 deltagare ur både T 3 och I 21 KF kl 0930 på Hågesta utanför Krisberedskapsnämndens lokaler.
Där stod en buss och väntade på att vi skulle ilasta. Förare var den kände Kalle Ström. En mycket uppskattad förare bland de deltagande damerna.
Färden gick över Kramfors och vi hade Höga Kusten bron till vänster om oss när vi kom in på E 4:an.
Efter ca en och en halv timmes bussfärd anlände vi till Länsmuseet.
Kl 1100 möttes vi av en kvinna, som skulle svara för guidningen genom museets lokaler. Kvinnan, som var invandrare från Polen pratade mycket bra svenska och hon var synnerligen kunnig avseende Västernorrlands historia.



Vad kan detta vara undrar Gustav Åström och Eva Bergman

Här beundrar Leif och Annika Östberg predikstolen

Hon förde oss genom olika lokaler och hon beskrev olika tidsepoker på ett målande och medryckande sätt. Många av deltagarna hade ej tidigare besökt Länsmuseet och huvudintrycket hos oss var att denna endagsutflykt hade varit mycket givande.

Efter en dryg timmes guidning samlades vi i cafeterian innan färden gick vidare ner mot Sundsvall och Birsta. En erfarenhet som vi alla drog när vi lämnade Birsta var att ej besöka denna handelsplats under Julruschen. Köerna till kassan på IKEA var värre än på bolaget före midsommar. 45-60 minuters köande var vanligt och därför besöktes enbart ett fåtal affärer.
Kl 1600 påbörjades färden över Viksjö mot Sollefteå och efter en behaglig busstur genom ett snötungt landskap avslutades färden där den börjat.
Vi som åkte med tackade vår reseledare för dagen Lennart Hellström med en varm applåd.

Leif Östberg

Jultallrik på Mässen den 12/12

Ett trettiotal medlemmar samlades kl 1800 på mässen inför den sedvanliga julträffen. Inledningsvis smakade vi av den välkryddade glöggen samtidigt som vi minglade runt och småpratade med varandra. Att nämna i detta sammanhang var att Jonny Löfstrand fanns med i den minglande skaran. Han och hans familj flyttade upp till Klockestrand (vid Sandöbron) under 2002 och de trivs utmärkt här uppe i Ådalen.

Leif Östberg hälsade alla varmt välkomna och vi samlades i Trängrummet och styrelsens förslag till verksamhetsplan för år 2003 presenterades. Planen kommer att bifogas Norrlandsträngaren, som avses utsändas i månadsskiftet januari/februari. I samband med årsmötet kommer verksamhetsplanen att fastställas.

Därefter informerades vi om kommande JVM på skidor i Sollefteå i början av februari. Informatören var Lennart Hellström. Han är generalsekreterare och han har jobbat på deltid med förberedelserna från årsskiftet 01 / 02. Ca 600 åkare, ledarteam och pressfolk samt en hel del medföljande från cirka 35 nationer kommer att finnas i staden under en till två veckor med ankomst i slutet av januari.
De flesta övernattningsställena inom Sollefteå kommun har bokats upp och det torde vara svårt för vanliga turister att hitta en ledig sängplats i staden under aktuell tid.
Även en av kasernerna på f.d. I 21 kommer att ianspråktas för förläggning av åkare.
Tävlingarna börjar den 2/2 och avslutas den 9/2.
Arrangörer är föreningar i kommunen som bedriver längdåkning, backhoppning och slalom.
För att genomföra detta arrangemang erfordras minst 1000 funktionärer.
Blir tävlingen en fullträff innebär detta mycket Good Will för Sollefteå kommun.

Efter föredraget samlades vi i matsalen och smakade av det mycket fint upplagda julbordet. Ansvarig för julbordet var Kjell Åström och det fattades inget. Under måltiden sjöngs flera av oss f.d. T 3:are kända snapsvisor och stämningen var mycket hög. Måltiden avslutades med kaffe och samtal i Trängrummet.

Leif Östberg

Norrlands trängbataljon idag

Fjällmarsch sommaren 2002 i närheten av Storvulån

Jag har nu haft förmånen att vara chef för Norrlands trängbataljon under tre snart utbildningsår. Under våren kommer jag att avlösas, i skrivande stund vet jag inte av vem
Min artikel beskriver några viktigare händelser under dessa tre år samt därefter en kort sammanfattning av dagens läge.

Uppstarten år 2000 och det första året
Då jag idag tänker tillbaka på uppstarten år 2000 så är det med tacksamhet jag minns allt hängivet arbete, från såväl Östersundare som tillkommande, för att skapa förutsättningar för genomföra det första utbildningsåret, ett år som avslutades med det stora examensprovet, Arméns slutövning i Bodenområdet

Övningen var den första större övningen på flera år. Farhågor fanns hur vi inom logistikfunktionen skulle kunna klara av att understödja såväl den mekaniserade bataljon med trosskompaniet som alla förband med vår gemensamma; T 2, I 5 och P 4 underhållsbataljon. Sammanfattningsvis så löste vi vår uppgift, förbandens resursbehov var inte gränssättande för lösandet av uppgiften. Däremot drogs många erfarenheter om hur förbanden skall nyttjas i detalj samt vilken organisation och materiel som krävs.

Samövningen med T 2 i Östersund samt slutövningen i Norrbotten var för mig en speciell upplevelse.
Att möta sina gamla kollegor från Skövde på en grupperingsplats i Östersund där jag nu är verksam och familjen bor eller i trakterna kring Boden där jag då nyss tjänstgjort och familjen varit bosatt under några år gjorde mig både rörd och nostalgisk.

2001-2002
Regementet fick tidigt våren 01 uppgiften att ha huvudansvaret för deltagandet med en svensk mekaniserad bataljon i PfP-övningen Strong Resolve i Polen våren 02. Denna övning ersatte slutövningen för deltagande enheter. Med hänsyn till detta skedde en omplanering innebärande att Trängbataljonen (Fredrikshofs kompani) bidrog med trosskompaniet till denna bataljon som förutom I 5 bestod av delar från Livgardet och P 18. Genomförandet av Strong Resolve där en hel svensk bataljon med värnpliktiga gav många nyttiga erfarenheter inför framtiden.

Andra viktigare händelser var att:

- Under hösten 2001 genomförde bataljonen sin andra högvakt. Den första pågången sammanföll med FN-dagen den 24 oktober varför avmarsch skedde från FN-minnesmonumentet från Gärdet.
- Ett omfattande stöd lämnades till Räddningsledaren i Sundsvall i anslutning till de stora översvämningarna hösten 2001

Utbildningsåret 2002-2003
Målsättningen med innevarande utbildningsår är utöver grundutbildningen att rekrytera och utbilda trosskompaniet till IA 03 dvs. den mekaniserade bataljon med hög beredskap för internationella insatser som bla. P 4 och I 5

Moderna lastbilar allhjulsdrivna Volvo och Scania med

Snökedjor; det verkar som om däcken växer eller kedjorna krymper om man inte använder dom till-

ansvarar för.

Vid skrivande stund så har utbildningsåret kommit mer än halvägs och alla arbetar nu vidare mot att under mars månad delta i Arméns slutövning (ASÖ 03)�reld med bla brigadunderhållskompani och trafikpluton.

Sjukvårdskolan genomför nu för första gången högskolemeriterande sjukvårdsutbildning för trettiotalet värnpliktiga. Skolan har även utvecklat samarbetet med F 4, landstingetet och mitthögskolans vårdutbildning.

Systemstöd träng har påbörjat sin verksamhet. Bland de prioriterade uppgifterna finns planeringen för vårt deltagande i ASÖ 03 och att utveckla subarktisk förmåga.

Sammanfattning
Tre år är en mycket kort tid särskilt om vi betraktar att truppslaget snart är 120 år och Fältjägarregementet snart 360 år. Vi är givetvis inte färdiga med att etablera Norrlands trängbataljon i Östersund. Vi har dock tack vare enträget arbete kommit en bra bit på väg. Inom garnisonen sker en omfattande samordning. Såväl inom regementsstaben som på infanteribataljonen tjänstgör nu trängofficerare. Rutinerna i vårt samarbete med T 2 fungerar. Detta har även visat sig vara värdefullt i samordningen av utbildningen av IA 03´s trosskompani vid I 5och av Nordisk logistikbataljon som T 2 ansvarar för.

Trängofficerarna har vidare tagit aktiv del i det inre arbete som finns vid ett regemente. Såväl inom fackförening, mäss och idrott återfinns trängarna på ansvarsfulla poster.

För egen del kommer jag att under våren att lämna Trängbataljonen för att tillträda befattningen ställföreträdande regementschef vid I 5.

Norrlandstränghälsningar

Anders Andersson

Utkast till verksamhetsplan 2003

03-03-06 Årsmöte kl 1800 på mässen. Efter mötet middag.
Anmälan om deltagande **senast 03-03** till Kjell Åström
03-04-27 Söndagsmiddag kl 1600 på mässen. Kostnad 80 kr
Anmälan om deltagande **senast 04-22** till Kjell Åström
03-05-21 Lunch på mässen kl 1130. Kostnad 50 kr. Föredrag om Apoteksbolaget samt visning av lokalerna.
Anmälan om deltagande senast **05-16** till Kjell Åström
03-06-03 Förhandsvisning av Sollefteå Museum. Samling kl 1830 på Storgatan i anslutning till museet.
Anmälan om deltagande senast **05-28** till Kjell Åström
03-08-28 Ärtmiddag kl 1800 på mässen. Kostnad 50 kr
Anmälan om deltagande **senast 08-22** till Arne Hedvall.
03-10-09 Höstmöte kl 1800 med efterföljande ärtmiddag på mässen.
Anmälan om deltagande **senast 10-06** till Kjell Åström
03-12-04 Jultallrik på kl 1800 på mässen. Kostnad 125 kr.
Anmälan om deltagande **senast 11-28** till Kjell Åström
03-12-07 Bussresa till Östersund och Jamtli.
Anmälan om deltagande till Lennart Hellström eller Arne Hedvall **senast 11-21**.

Kjell Åström, tfn hem 0620-16149, Mobil: 070-6693937. Mail: astrom.kjell@spray.se
Lennart Hellström, tfn hem 0620-50007, Mail: lennart-hellstrom@swipnet.se
Arne Hedvall, tfn hem 0620-51274. Mail: hedvalls@tiscali.se

Seniorklubben arbetar vidare under vintern och våren ett flertal projektarbeten. I huvudsak arbetar de olika projektgrupperna med dokumentation och intervjuer.
Under januari flyttar klubben sin verksamhetsplats till gamla Apotekshuset och blivande Sollefteå museum.

Medlemsavgifter

För enskilt medlemskap **50 kr**.
Familjemedlemskap **100 kr**.
Glöm ej att fylla i avsändarnamn adress samt vid familjemedlemskap namnen över vilka som ingår i familjen på postgirotalongen.
Om du har en emailadress sänd den via email till Kjell Åströms mailadress som finns redovisat under föreningsuppgifter på första sidans vänstra spalt.

Medlemsavgiften skickas till **T 3 Kamratförening, Postgiro 336914-7.**
Vi skickar i år ej ut inbetalningskort utan vi uppmanar er att snarast sända in avgiften för ert medlemskap i föreningen.

Påminner även om att ni kan bidraga med artikelunderlag och bilder till kommande nummer av denna tidning. Skicka manus till Leif Östberg, Strandv. 3, 882 93 Helgum eller via email (se förstasidan)