

KSB MODEL TIDENDE

Klubblad
For
FmJK af 1976



Nr. 3 2017

Formandens "Spalte"

KSB

Model Tidende

Ansvarshavende
Redaktør:

Henning Hansen
Anekæret 14
3520 Farum

CVR-nr.: 29 67 38
37

Bank Nordea
Reg. 2413
Konto: 3484 375
134

Email:
Helohan14@gmail.com
Web:
www.fmjk1976.dk

Udgivelsestermin:
4 – 6 gange årligt.

Sommeren er ved at være over os ☺

Og skovturen nærmer sig! Dog kan vi endnu ikke sammensætte et program, da Jesper ikke kan få endelig besked fra de værksteder vi skal besøge. Det betyder at vi ikke ved i hvilken rækkefølge vi skal besøge: Otto Busses vej (Centralværkstedet), Kommandotårnet og Helgoland ved Svanemøllen. Men vi satser på at Kommandoposten ligger i midten, da vi skal spise frokost på deres tagterrasse.

Vi er åbenbart lidt for tidligt ude ☺

Men datoen ligger stadig fast: *lørdag d. 19. august kl. ? men nok omkring kl. 09:00 fra Farum st.* Men meget mere om denne tur på et senere tidspunkt, evt. som en særudsendelse af KSB Model Tidende.

Ellers arbejdes der lystigt i klubben: Forkanter til Helsingør, fortøve langs Hellerup station med Taxa holdeplads og buslomme, nedfræsning af spor i Industri/Fiskerihavnen, ballastering af KSB og smalsporet i og under Vassingerød station. Vores bilpark er også ved at få monteret nummerplader. Her kan jeg fortælle at hjemmesiden: www.motorkontoret.net er en god kilde til korrekte numre til de forskellige modeller.

Som sagt; Sommerferien nærmer sig og juli måned er der åbent i klubben efter aftale, så man ikke kommer til en låset dør (For dem der ikke har nøgle ☺)

Tilbage står vel bare at sige God Sommer og husk at indeværende klubblad gerne modtager ferie billeder med tog samt en lille tekst. *Formanden*

Forside: Fint besøg på Williams Hotel en gang i 50'erne FmJK arkiv

Bagside øverst: MO 1847 er lige ankommet til KhL Foto: FmJK arkiv

Bagside nederst: Forpladsen til KhL. Før 1934 da der ikke er køreledning til S-tog. Foto: FmJK arkiv.

INDHOLD

Formandens "Spalte"	2
Sidste Nyt/Sporvejslinjer som betjente Hellerup 3. del	3
Aktivitetskalender	4
Slangerupbanen af NEJ (Artikel sakset fra Slaggeposten)	5
"Invitation" til Skovtur til København (DSB værksteder og kommandotårn)	11
Billedgalleriet	12

Sporvejslinjerne som betjente Hellerup.



*Linje 15 vogntog på vej mod byen ved Takstgrænsen
FmJK arkiv*

Linje 15 var ligeledes en NESA linje som oprindelig gik fra Rådhuspladsen ad linje 14's rute til Hellerup og herfra ad Hellerupvej – Bernstorffvej til Ordrup. Denne rute kørtes fra 30. december 1908 til d. 20. juli 1931, hvor ruten omlægges, så der køres ad linje 6's rute på Lyngbyvej – Bernstorffvej til Femvejen og Ordrup med en afgrening til Dyrehaven som køres fra Femvejen ad Fortunvej – Slotsvej til en sløjfe ved Dyrehaven. Denne sidste rute køres Søn- og helligdage hele året. Takstgrænsen ligger nu på Lyngbyvej ved Emdrupvej/Vognmandsmarken. Sidste kørsel til Dyrehaven er søndag d. 16. august 1953 og strækningen Emdrupvej – Dyrehaven og Ordrup omstilles til Troljebus d. 18. august 1953, da NESA stopper med Sporvognskørsel.

Linje 18 var som førnævnt en af forstærkningslinjerne i sommerhalvåret på søn- og helligdage i tidsrummet kl. 13 – 22, hvor alle vogne videreførtes fra Svanemøllen til Charlottenlund. Ti ekstra vogntog brugtes til denne drift. I pinsen kørtes med 2 bivogne.

Fort sættes side 4

Sidste Nyt

www.fmjk1976.dk

Statistik: 744 besøgende på vores hjemmeside her d. 23. maj 2017.

Klubben har d. 23. april fået foræret en flyttekasse med tog og skinner. Togene består af en skøn blanding af 2- og 3-skinne modeller. Meget af det fra først i halvtredserne, bl.a. nogle byggesæt i træ som er rigtig flotte, men som lige skal have skiftet hjul til isolerede.

Skinnerne er fra Märklin og også fra starten af halvtredserne.

Det klubben ikke selv kan bruge (vogne) bliver fordelt mellem medlemmerne efter ønske.

Björn har skaffet klubben et sæt miniboremaskine samt vinkelsliber som både virker med fodpedal og alm. drejekontakt.

Begge foræringer takkes der mange gange for.



I sommerperioden i 1924 -26 kørtes der ikke nogen ekstravogne til Charlottenlund. Kørslen til Charlottenlund genoptoges i pinsen 1927 og herefter på søndage med at hvert andet vogntog videreførtes til Charlottenlund kl. 12 – 21.30. I de følgende år kørtes hver sommer i forskellige vognløb og linje 18 stopper som forstærkningslinje 20. september 1936.

Linje 26 var en såkaldt krigslinje som blev oprettet april 1944 og erstattede Troljebus linje 26 på strækningen i Hellerupvej frem til Gentofte Hospital. Den kørte frem til november 1945.

Valby Skovlinje kørte på søn- og helligdage i sommerhalvåret i tidsrummet 3. juli 1932 – 15. september 1935 fra Toftegårdsplads til Dyrehaven ad linje 15´s rute.

Sundby Skovlinje kørte også på søn- og helligdage i sommerhalvåret i tidsrummet 8. maj 1932 – 3. september 1939.

Det var så beretningen om sporvognslinjerne som betjente Gentofte kommune og dermed Hellerup. Kilder: *Sporvejshistorisk Selskabs linjebøger og artiklen: "Hvor kørte de" i Sporvejsfunktionærernes Fagblad: SPORVOGNEN nr. 1 - 1972*



Krigslinje 26

Aktivitetskalender for FmJK



DATOER

2017

Juni

6. Byggeaften
13. Byggeaften
20. Byggeaften
27. Køreaften

JULI: Mødeaften efter aftale, da mange holder sommerferie.

August

1. Byggeaften
8. Byggeaften
15. Køreaften
22. Byggeaften
29. Køreaften

September

5. Byggeaften
12. Byggeaften
19. Byggeaften
26. Køreaften

Oktober

2. Byggeaften
10. Byggeaften
17. Byggeaften
24. Køreaften

Bemærk: Slangerup dage kendes ikke endnu ☺

Slangerupbanen af NEJ

Man kan ikke være enig i, at en togførers iagttagelse af et afgangssignal ikke skulle byde lige så stor sikkerhed som en lokomotivførers iagttagelse af et udkørselssignal. Rent umiddelbart synes det mere nærliggende, at en lokomotivfører kan overse et udkørselssignal, når han har fået afgang fra togføreren (som ikke har nogen absolut pligt til at iagttage et udkørselssignal), end at en togfører skulle give afgang uden afgangssignal fra stationen. I øvrigt vil man mene, at der vil blive brug for lysafgangssignaler i Hareskov, selvom der opstilles udkørselssignaler.

Anlægget vil derfor blive udført med lysafgangssignaler i afhængighed af indgangssporskifterne og de nøgleaflåsede sporskifter.

Distriktet anmodes om at meddele, hvorfra afgangssignalerne ønske tændt.

Forinden anlægsarbejdet fortsættes, udbeder man sig evt. bekræftet, at Hareskov station kan forventes at komme i betragtning som ubetjent station uden krydsninger i lukketiden.

Der vil herfra blive udsendt rettelsesblad til "Sikringsanlæggene og deres betjening".

Dette brev ønsker signaltjenesten at svare på, men inden det afsendes, sendes konceptet en tur via trafiktjenesten, der er helt enig i besvarelsen. Brevet går kort og godt ud på, at man mener generaldirektoratet har misforstået den sidste del af brevet af 13-3-1951 (der er gengivet til venstre), idet signaltjenesten påpeger at udtalelsen skal ses i sammenhæng med forhold, hvor der er uregelmæssigheder og udkørselssignalet ikke kan eller må stilles på kørsel. Signaltjenesten er af den opfattelse, at hvis ordningen med afgangssignaler i afhængighed af sporskiftets stilling og uden udkørselssignaler skal indføres, må det give anledning til ændringer i de nugældende regler. Og så ønsker man kontakterne for afgangssignalerne anbragt på stationsbygningen i nærheden af døren til stationskontoret. Med hensyn til om stationen skal kunne være ubetjent i togtid, men uden krydsningsmulighed, er man af den opfattelse, at det forventer man vil blive aktuelt. Brevet sendes til generaldirektoratet den 5-5-1951 og den 21-5-1951 svarer generaldirektoratet:

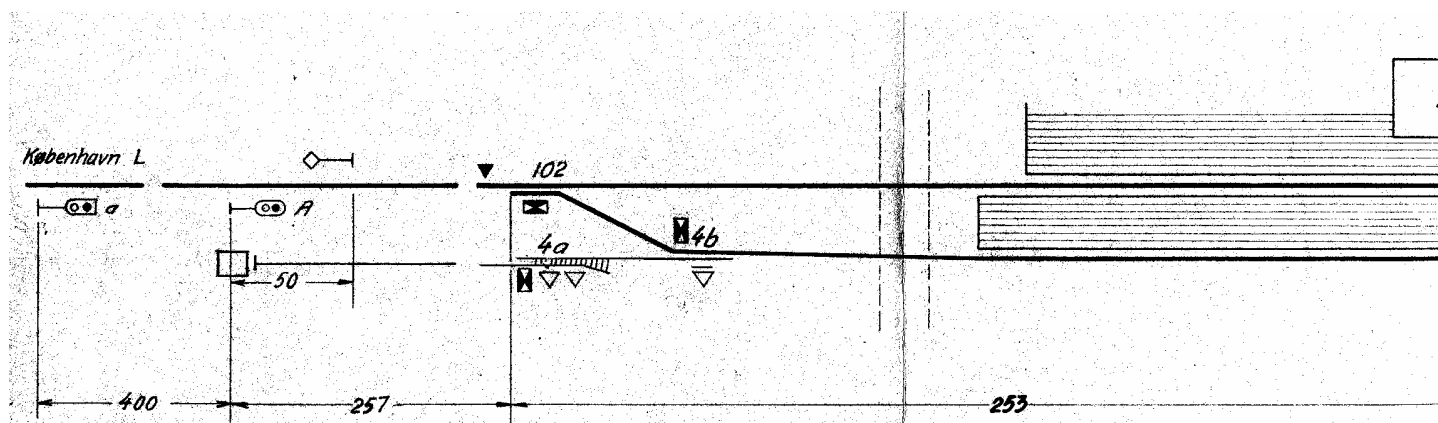
"I besvarelse af Distriktets skrivelse meddeles, at man ikke har til hensigt at lade de nugældende regler for afgangssignaler ændre. Under uregelmæssigheder ved afgangssignalerne anser man en mundtlig afgangsbefaling til togføreren for fuldt betryggende, idet det forudsættes, at instruksen for sikringsanlægget angiver, hvilke bestemmelser der gælder, når mundtlig afgangsbefaling benyttes (i hovedsagen de samme som gælder for stationer uden udkørselstogveje).

Kontakterne for afgangssignalerne vil blive anbragt som Distriktet ønsker. Anlægget vil blive forsynet med apparaturer for ubetjent station."

Arkivet indeholder ikke mere om dette emne i denne omgang, vi hopper tilbage til emnet vedrørende nøgleafslåsning.

Oversignalmesteren i Hellerup skrev den 31-5-1951 til distriktet og fortalte, at etableringen af nøgleafslåsningen i Hareskov var afsluttet den 9-5-1951, og samtidig fremsendte man nogle rettede tegninger. Modtageren af brevet var selvfølgelig signaltjenesten, og de skrev derfor til trafiktjenesten den 4-6-1951 om forholdet. Samtidig medsendte man en skematisk sporplan, hvorefter det fremgik hvilke sporskifter der havde fået nøgleafslåsning. Da det har været lidt sparsomt med tegninger af stationen, da de tegninger der har ligget i arkivet indtil nu i stor udstrækning har været "projekter", må vi hellere se på forholdene, da der nu er en tegning som viser de faktiske forhold i 1951.

Først ser vi på den sydlige ende, øverst på næste side!



Igen skal vi kastes ind i en sag som vi ikke har fulgt hele vejen. Den 17-10-1951 skriver generaldirektoratet til distriktet, som svar på et brev som distriktet sendte den 4-10-1951. Emnet er "nyt sikringsanlæg", og generaldirektoratet er så venlig (øv) at svare med henvisning til punkterne i distriktets brev. Lidt kan vi få ud af brevet, så lad os tage nogle udpluk:

"I besvarelse af Distriktets skrivelse meddeles:

ad 1. Ved overgang til stationspasser (samt ubetjent station) har man påregnet, at stationsbestyreren på en så lille station let kan overse sporskifternes retstilling, inden han udtager omhandlede nøgler. I henhold til SR er dette hans pligt under alle forhold. Der vil blive etableret et vækkerkredsløb således, at der fremkommer en vækning, dersom omhandlede nøgler udtages med forkert stilling af sporskifterne.

ad 2. Det vil blive overvejet at etablere den foreslåede tæller.

ad 3. Man har bestræbt sig for at udføre anlæggene på Slangerupbanen ensartet og i almindelighed undladt at indføre forbedringer. Opløsningsstrømløbene vil blive ændret, således at de svarer til de ved EN 720, R nr. 2587 angivne principper."

De næste tre punkter er blot beskrevet som "rettelsen foretages", hvilket ikke giver os nogen forklaring på, hvad vi snakker om. Men slutningen af brevet skal vi have med, da den giver mening:

"Der vil til dækning af Distriktets udgifter ved sikringsanlæggets etablering blive stillet et beløb på kr. 14.800 til rådighed på kontoen B l c 273, B 6, forbedring af Slangerupbanens spor- og sikringsanlæg. Beløbet er 5200 mindre end Distriktet ønsker, idet hollænderdrevene og stænger til disse leveres herfra."

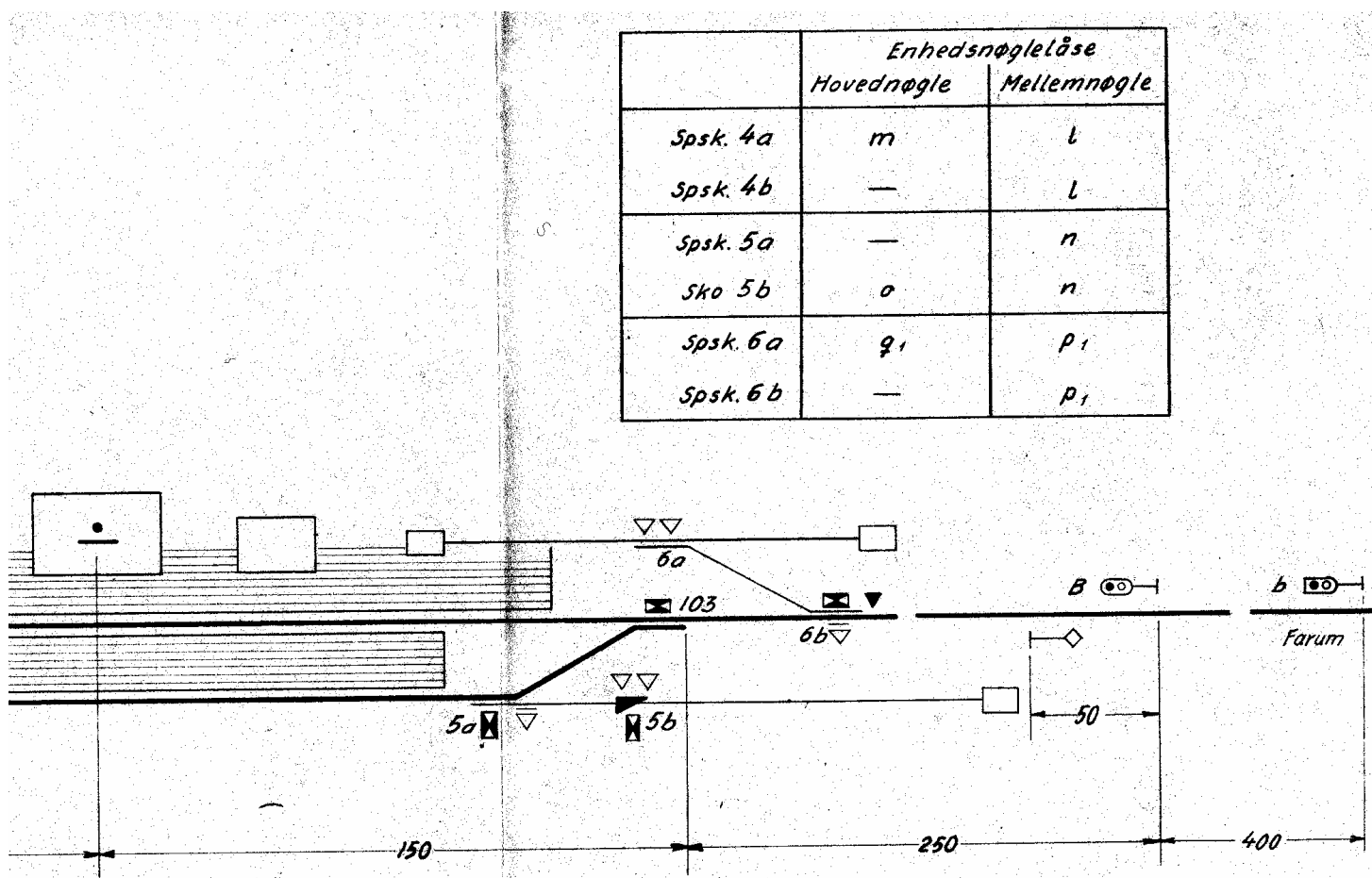
Ovennævnte brev må have sagt signaltjenesten så meget, at de den 26-10-1951 kunne skrive til signalmesteren og give ham arbejdsordre på de indledende arbejder til det nye relæsikringsanlæg. Arbejdet omfattede indlægning af isolerede stød, montage af skinneforbindere og tværforbindere, indlægning af sporskiftedrev med tilhørende smedearbejde. I samarbejde med overbanemesteren skulle han sørge for at der blev indlagt fornøden skæveballast samt afhøvlede jernlasker ved de isolerede stød. Brevet fortæller også, at resten af arbejdet vil blive udført ved generaldirektoratets foranstaltning, dette arbejde får vi ikke meget indblik i - desværre.

Vi springer nemlig næsten et år længere frem, til den 30-9-1952, hvor signaltjenesten sender et brev til trafiktjenesten med overskriften "ibrugtagning af nyt sikringsanlæg". I brevet fortælles, at det nye anlæg vil blive ibrugtaget den 3-10-1952 klokken 14.40. Anlægget er et

relæsikringsanlæg, og signalerne vil være de samme som hidtil, dog vil der fremover også være faste lysafgangssignaler.

Når noget nyt ibrugtages er der vel altid et eller andet man glemmer eller overser. Således også i dette tilfælde, for den 20-10-1952 skriver signaltjenesten til trafiktjenesten, at man er nødsaget til at aflyse sporisolationen i spor 2, samt i de to indgangssporskifter. Årsagen er den, at disse sporisolationer ikke bliver befaret af mindst 50 vognaksler i døgnet, og så kan man ikke stole på deres funktion. Man foreslår derfor, at sporbenyttelsen i Hareskov tilrettelægges, således at begge spor befares af mindst 50 aksler i døgnet, så sporisolationerne atter kan tillyses. Arkivet fortæller ikke om man foretog den foreslåede ændring, men mon ikke man gjorde det!

Vi har før været inde på, at stationen kun skulle have en mand til at betjene sikringsanlægget og billetsalget, men alligevel forsøgte man at spare på personaleudgiften. Igen mangler vi et brev for at få forhistorien med, kun kan arkivet fortælle, at trafiktjenesten den 28-11-1952 sender et brev til generaldirektoratet. Brevet henviser til tidligere brev vedrørende forenklet betjening på mindre stationer, og nu anmoder man om en dispensation fra SR § 13, således at det bliver tilladt at lade Hareskov station være ubetjent i tidsrum, hvor der er toggang i begge retninger. Man gør opmærksom på, at såfremt denne tilladelse opnås, vil stationen være ubetjent på hverdage i tidsrummet kl. 21,00 – 1,30 og på søn- og helligdage i tidsrummet 22,00 – 1,30. Dette vil medføre en besparelse på ca. 12.600 kr. pr. år, og udgiften til ændringen af sikringsanlægget anslås til at være ca. 6.000 kr., penge som kan tages fra den bevilling der foreligger til det nye sikringsanlæg, måske ved at foretage en mindre overskridelse af beløbet.



Vi manglede at se på nordenden af stationen, den er her!

Fortsættes side 8

Vi har tidligere her i Hareskov beskæftiget os med afgangssproceduren og faste afgangssignaler. Emnet dukker igen om, da generaldirektoratet den 11-5-1953 sender et brev til distriktet om emnet. Signaltjenesten ser på brevet og underretter de øvrige tjenester om brevet indhold den 11-6-1953. Da der er tale om et – efter min mening – meget knudret ”lov-sprog”, gengives hele den tekst som var i brevet fra generaldirektoratet, så kan læseren selv se, hvad han får ud af det, så er det ikke mig der misfortolker indholdet!

”For stationer uden udkørselssignal, men med lysafgangssignal i afhængighed af modgående sporskifte i en udkørselstogvej ønskes følgende retningslinier fulgt i tilfælde, hvor lysafgangssignalet af en eller anden grund ikke kan tændes for tog ad den pågældende togvej:

Stationen betjent som togfølgestation. Såfremt der ikke findes modgående sporskifter i togvejen eller såfremt der gennem sikringsanlægget haves kontrol på, at modgående sporskifte i udkørselstogvejen er aflåset i rigtig stilling, eller såfremt sporskiftet er aflåst i rigtig stilling med låsebolt og hængelås, kan der gives mundtlig afgangssordre til togføreren (efter at denne er underrettet om, at afgangssignalet ikke kan gives på foreskreven måde).

Er de nævnte betingelser ikke opfyldt, skal toget rangeres ud.

Afgangssignal med signalstok må ikke gives for tog ad den pågældende udkørselstogvej.

Fornøden bemærkning om foranstående bedes optaget på rød plakat for stationer med den nævnte afhængighed.

Stationer betjent af stationspasser. Man er enig med distriktet i, at lysafgangssignalet kan betjenes af stationspasseren, men for at undgå misforståelser, f.eks. i tilfælde, hvor lysafgangssignalet ikke kan tændes, bør signalet ”ingen stationsbestyrer” ikke anvendes i tidsrum, i hvilke en sådan station er betjent af stationspasser. Et eventuelt signal ”ingen stationsbestyrer” skal derfor være frakoblet i disse tidsrum.

Såfremt lysafgangssignalet ikke kan tændes, skal toget rangeres ud af togføreren, efter at denne er underrettet af stationspasseren om uregelmæssigheden, jfr. SR § 58, afsnit I, punkt 5.

I den tid, en station af den heromhandlede art er ubetjent, skal signal ”ingen stationsbestyrer” være tændt og lysafgangssignalet frakoblet, og tænding af førstnævnte signal være afhængig af, at det modgående sporskifte er aflåst, for så vidt sporskiftet indgår i en af de togveje, der benyttes i det nævnte tidsrum. På Hareskov station vil sådan afhængighed ikke være nødvendig, da sporskifterne skal være stillet til spor 1 i den tid, stationen nedsættes til ubetjent holdested.

Foranstående retningslinier ønskes ikke alene fulgt på stationer med relæanlæg, men også på stationer med andre typer sikringsanlæg, hvor der er etableret lysafgangssignal i afhængighed af modgående sporskifte i en udkørselstogvej.”

Der arbejdes videre med at få gjort stationen ubetjent i visse tidsrum, og allerede den 22-6-1953 sender signaltjenesten et brev til trafiktjenesten, hvori man kommer med forslag til ændringer i ”Særlig instruks for benyttelsen af det elektriske sikringsanlæg på Hareskov station”. Vi skal ikke nærmere ind på dem, da de delvis er sammenfaldende med teksten i ovenstående brev. Dog skal lige denne sætning med: ”Under ind- og udrangering skal togføreren, forinden de i togvejen liggende ubelyste sporskifter passeres, nøje overbevise sig om hvert enkelt sporskiftes rigtige stilling.” Man ville altså ikke ofre penge på belysning i sporskiftelygterne når stationen var ubetjent. Pudsig er det, at der sammen med dette brev ligger den tilsvarende instruks for Aarslev, Fortsættes side 9

hvor der er foretaget nogle enkelte rettelser, helt tydeligt nogle ting som fandtes i Hareskov. Men der er en del ting som ikke er rettet og som tydeligvis ikke fandtes i Hareskov, f.eks. overkørsler med advarselsanlæg, så om der er tale om et udkast, eller blot et oplæg, det får vi ikke svar på. Men vi kan da lige snuppe et par afsnit som fortæller os lidt om apparatet i Hareskov:

”Ved overgang til ”ubetjent station” omstilles anlægget, således at signalgivningen sker automatisk. Anlægget er endvidere indrettet med mulighed for betjening af stationspasser.”

”18. Signal for indkørsel.

Når der skal stilles indkørsel til en togvej, sker dette ved, at den grønne togvejsnøgle i togvejssporets indkørselsende og samtidig den gule signalnøgle i strækningssporet ved indkørselssignalet omlægges i køreretningen. Nøglerne holdes omlagt, indtil den gule pil ved signalnøglen lyser.

Nøglerne går tilbage til normalstillingen, så snart de slippes.

Umiddelbart efter at signalgivning er foretaget, iagttages det, at samtlige tableauer viser rigtigt.”

Under punktet om overgang til ubetjent station står der bl.a.:

”Omdrejning af nøglen yder dog ikke nogen sikkerhed for, at indgangssporskifterne er stillet til rette spor, eller aflåsning foretaget af de nøgleaflåede sporforbindelser. Der er derfor etableret en klokke, som ringer, hvis nøglen omdrejes, medens indgangssporskifterne står til galt spor, eller de nøgleaflåede sporskifter ikke er aflåede.

Da togvejen sikres gennem den automatiske signalgivning. når stationen er ubetjent, skal der ikke til nabotogfølgestationerne afgives melding om stationens sikring og betjeningens ophør. Der må drages omsorg for, at uvedkommende ikke kan få adgang til spor- og betjeningstavlen.

Så længe stationen er overgået til ubetjent station i overensstemmelse med foranstående, stilles indkørselssignalet for pågældende køreretning automatisk på signal ”Kør” ved togets passage af en skinnekontakt anbragt mod København L 750 m og mod Farum 1000 m uden for indkørselssignalet.

Signalerne går automatisk på ”stop” på sædvanlig måde, men anlægget er blokeret indtil ca. 3 min. efter, at toget har forladt perronisationen for spor 1. Efter dette tidspunkt er anlægget atter klar til automatisk signalgivning for næste tog.

Da begge tællere for kunstig togvejsopløsning skifter, hver gang et tog forlader stationen, medens denne er ubetjent, skal notat om tællernes udvisende gøres i fejljournalen umiddelbart før stationen overgår til at være ubetjent og ligeledes umiddelbart efter, at den igen er overgået til at være betjent.”

Trafiktjenesten ser på disse ændringer, og svarer tilbage den 15-7-1953 med nogle få rettelser, ikke noget vi vil beskæftige os med her, da der er tale om ”småtingsafdelingen”.

Vi springer et lille årstid længere frem til marts 1954, hvor generaldirektoratet udsender en skrivelse til begge distrikter med overskriften ”Forenklet betjening på mindre stationer. Ændring af telefon- og sikringsanlæg.” Denne skrivelse vil vi ikke se nærmere på her, (den blev gennemgået i nr. 51, april 2011), da den udelukkende beskæftiger sig med de mere tekniske indretninger. I stedet en kort omtale af en delvis afskrift af et cirkulære dateret den 26-6-1951 og udsendt af 2. distrikt.

Fortsættes side 10

Cirkulæret omhandler nyt sikringsanlæg på Kirkeby station, og man må gå ud fra, at afskriften har været brugt som ideoplæg til de regler der kom til at gælde for det nye sikringsanlæg i Hareskov. De dele der er afskrevet handler om telefoniske indkørselstiladelser, sporskifternes betjening under rangering, samt svigtende signalgivning når stationen er ubetjent. Det sidste punkt er i afskriften understreget, netop dette punkt afveg fra hvad man normalt havde med i instrukserne for stationerne uden for Slangstrupbanen.

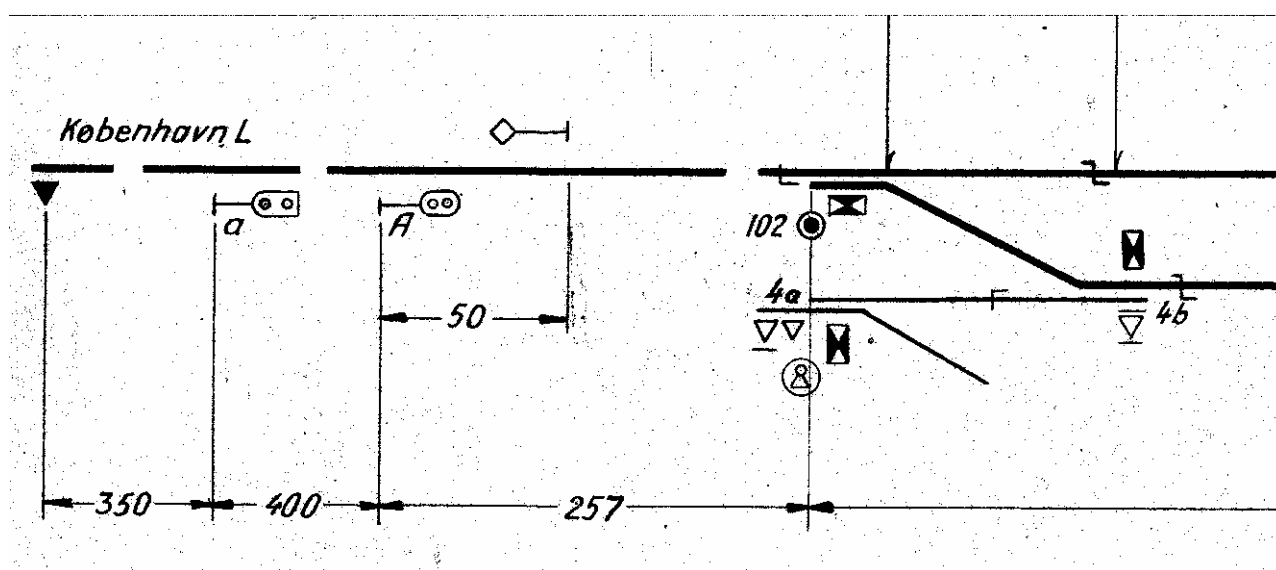
Endelig den 12-7-1954 kan signaltjenesten sende et brev til trafiktjenesten, hvori man beder om at få udsendt følgende tekst til alle vedkommende:

"Fra fredag d. 16-7-1954 vil Hareskov station kunne være betjent ved stationspasser, SR § 58,1 eller være ubetjent, SR § 13, II i de i togplan VIII angivne tidsrum.

Når stationen er betjent ved stationspasser, skal denne betjene stationens signaler, herunder også de på perronerne anbragte lysafgangssignaler.

Når stationen er ubetjent tilkendegives dette ved, at et på perron 1 på sammen mast som lysafgangssignalet anbragt nyt signal "Ingen stationsbestyrer" er tændt. Dette signal består af en sort ligesidet trekant med spidsen opad og med en hvid lanterne i hver af trekantens spidser lysende i sporets retning både fremad og bagud.

Når signalet "Ingen stationsbestyrer" er tændt giver togføreren afgangssignal til toget uden at afvente stationens afgangssignal (signal nr. 46 b "Afgang").



Når stationen er ubetjent stilles stationens indkørselssignal for pågældende køreretning automatisk på signal "Kør" ved togets passage af en skinnekontakt anbragt mod København L 750 m og mod Farum 1000 m foran indkørselssignalet. Signalerne går automatisk på "Stop" på sædvanlig måde, men anlægget er blokeret indtil ca. 3 min. efter, at toget har forladt perronsporisationen for spor 1.

Resten gemmer vi til næste nummer af KSB Model Tidende.

Skovturen 2017

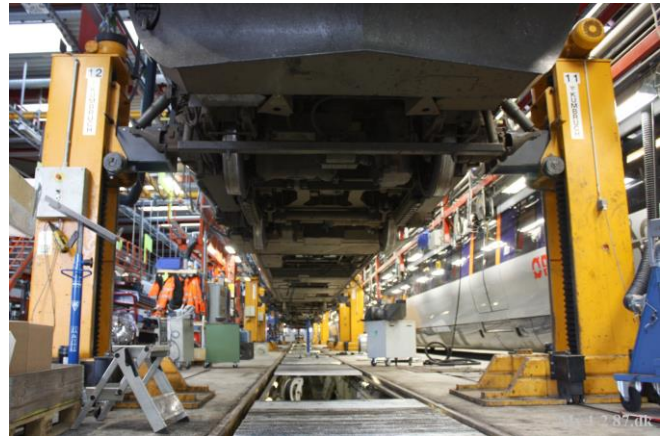
Som omtalt i Formandens Spalte er der ikke noget fastlagt Programæssigt, men lidt billeder har vi da fundet ☺



Udsigten fra Kommandotårnets tagterrasse Foto: Jesper



Helgoland. Foto: DSB



Centralværkstedet: Foto: My 1 2 87:dk



Billedgalleriet

