



A T T R A C T I O N 2 7 1

45. årgang · maj 2007





TRACTION SPECIAL

Traction Avant Danmark

Bestyrelsen:

Formand - indmeldelse:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.
e-mail: tl@traction.dk

Kasserer:

Carsten Thylgård

Niels Steensensvej 7, 2.tv.,
5200 Odense NV.
Tlf: 66 19 47 87 (eft. 19.30).
Mobil: 30 54 64 77.
e-mail: carstenthylgaard@hotmail.com

Sekretær:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg.
Tlf: 39 69 11 40.

Aktiviteter - øst:

Eugenio Lai

Baldersgade 16, 2.tv.,
2200 København N.
Tlf: 35 81 68 70.
e-mail: eugenio@frydenberg.dk

Aktiviteter - vest:

Knud O. Pedersen

Slåenvej 1, Taulov,
7000 Fredericia.
Tlf: 75 56 29 66.
e-mail: overgaard@nrdc.dk

Aktiviteter:

Klubbibliotek, arkiv og butik:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.
Tlf: 75 83 00 49.

Værktøjsudlån- øst:

John Reece

Nakskovvej 102,
2500 Valby. Tlf: 36 30 74 02.

Værktøjsudlån - vest:

Erik Hougaard

Thulevej 41, 7100 Vejle.
Tlf: 75 83 00 49.

Vognregister:

Torsten Laursen Vig

Bakkedraget 75,
4000 Roskilde. Tlf: 46 32 17 62.



www.traction.dk

Redaktion:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6,
2860 Søborg. Tlf: 39 69 11 40.
e-mail: jmn@traction.dk

Peter Juel Jeppesen

Halvtolv 23 st. th.,
1436 København K. Tlf: 32 54 14 27.
e-mail: peter@byplantegnstuen.dk

Bladet udkommer 6 gange årligt; næste nummer omkring 1. juli. Deadline til dette nummer: 1. juni - med morgenposten!

Vi er meget glade for at få tekst i digital form.

Artikler i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens eller redaktionens synspunkter.

Klubbens bankoplysninger:

BG Bank - Serviceafdelingen
Nørre Voldgade 68,
DK-1358 København K

Indenlandske bankoverførsler:
Reg. nr. 1551, konto nr.: 8280584

Udenlandske bankoverførsler:
IBAN nummer: DK81 3000 0008 2805 84
SWIFT - BIC : DABADKXX

Girokonto: 828 0584

Husk at angive navn på afsender/indbetaler.

Fra formanden

I sidste nummer af bladet efterlyste jeg forslag til sommertræf 2008, og der er sket det glædelige at jeg har fået tilsagn fra Peter Dahl i Aars, om at arrangere sommertræf i 2008. Der vides ikke noget om hvornår det skal være, da vi jo skal tage hensyn til ICCCR-træffet i Rom, men der vil komme nærmere om sommertræffet 2008 efterhånden som planlægningen skrider frem.

Med hensyn til sommertræffet 2007 så skulle alle gerne have modtaget en indbydelse, og jeg henstiller til alle om at overholde tidsfristen.

Ordnningen med historiske nummerplader har nu fungeret i en periode, og må siges at være en stor succes, da man næsten aldrig ser veteranbiler med hvide plader mere. Der er nu håb om at ordningen kan udvides til også at omfatte nummerplader med 2 bogstaver. Man har i Motorhistorisk Selskab igennem længere tid bearbejdet myndighederne, og med lidt held kan det lykkes i 2008. Det er selvfølgelig ikke så aktuelt med tractioner, da nummerplader med 2 bogstaver første kommer i 1958, men flere klubmedlemmer kører også D-modeller eller andre mærker, og her vil pladerne komme til deres fulde ret.

Til slut skal jeg opfordre jer til at deltage i de mange arrangementer som finder sted her i starten af sæsonen.

Torsten Laursen Vig



Sommertræf 2007

Vi glæder os allerede til klubbens jubilæumstræf - og undrer os over, at der er gået så mange år!

Indbydelserne skulle gerne være ude, når dette læses - så det er bare om at melde sig til!

Generalforsamling

Hermed indkaldes til generalforsamling 2007 i Traction Avant Danmark.

Generalforsamlingen afholdes søndag den 12. august kl. 10.00, på Hotel Christiansminde, Christiansmindevej 16, 5700 Svendborg - hvor sommertræffet afholdes.

Alle medlemmer er naturligvis velkomne til at deltage i generalforsamlingen, uanset om man deltager i sommertræffet eller ej.

TAD - bestyrelsen

Redaktionelt

Selvom vi i år kan fejre klubbens 25-års jubilæum - og gennemsnitsalderen blandt os medlemmer sikkert også er steget noget, er der masser af aktivitet rundt omkring! Det er herligt at kunne sammensætte et nummer af bladet, der viser, at vi stadig restaurer og forvandler gammelt jern til gammelt guld.

Vi lægger masser af aktive arbejdstimer i værksteder og garager, og netværket i klubben er medvirkende til at vi kan hjælpe hinanden med både erfaringer og reservedele.

Biler, der for få år siden ville være blevet skrottet, bliver idag svejset op eller i hvert fald gemt. Og nye kommer til fra udlandet. Biler der tidligere har været restaureret, bliver lavet igen, men nu grundigere og med større ekspertise.

Det er alt andet end en død interesse vi dyrker - hver på vores egen måde - men med klubben som ramme om en god udvikling!

Sidste efterretning fra Krybebåndssocietet (efter deadline): Med stor sandsynlighed - en P17 kommer til Danmark. Den har ikke forhjulstræk, men heller ikke baghjulstræk!

jmn.





Fabriksfoto

Billedet er et gammelt reklamefoto fra udstillingshallen på Quai de Javel - den oprindelige Citroën-fabrik, der nu er jævnet med jorden.

Her ser man det store udvalg i TA-modeller omkring juli-august 1934, og altså før 22-modellerne kom til.

Måske er det endnu tidligere - flere af bilerne er prototyper. Det gælder i hvert fald Normale-Coupéen til venstre og den 9-personers Familiiale i forgrunden. Begge har de kølergittere, der ligner dem til Sport - men de er jo Normaler. Coupéen er sikkert identisk med den vi tidligere har vist et billede af her i bladet.

De tre lyse Normaler med sorte skærme, ser ud til at være ens. Dette gælder også de to lyse Sport-cabrioletter. Det er ikke til at se om det er model 7 eller 11AL - alle bilerne ser ud til at have små hjulkapsler. Det samme med den lyse Coupé, der er så ny, at der endnu ikke er vinduesviskere.

Tilbage er 4 Sport-Berliner, 3 med stoftag, så det må være 7A eller 7B-modeller. Den med ståltag måske en 7S. Den mørke, ca. midt i billedet, er forresten højrestyret!

Det kunne være sjovt at vide nøjagtigt hvornår billedet er taget!

-jmn.

Klubmøder i Roskilde:

...er slut for denne vintersæson. Vi starter igen til efteråret!

Madpakketur i Sønderjylland

Lørdag den **12. maj**. Vi gentager succesen fra sidste år, forhåbentlig med lidt bedre vejr. Start kl. 10.00 med fælles morgenmad hos Jørgen Krogh, Sverdrup. Man medbringer selv frokostkurv til turen. Tilmelding senest en ugen i forvejen på tlf: 74 58 48 00.

Skovtur på Sjælland

Søndag den **13. maj** til Helsingør og omegn - mere her på siderne.

Lokalmøde i Sydjylland

Onsdag den **13. juni**, hos Arne Ankersen, Uglekær 30, 6200 Åbenrå. Vi mødes mellem kl. 17 og 19. Der serveres et let traktement kl. 19. Tilmelding: tlf. 74 62 67 47.

Præsentation af C4 Picasso

-og andre nyheder hos Citroën Danmark. Se side 6.

Besøg på Conservatoire Citroën

og fabrikken i Aulnay - først til mølle - se side 7.

Sommertræf 2007

Hotel Christiansminde i Svendborg, weekenden 10-12. august.



På rundtur hos medlemmerne...

Tekst og foto: Torsten Vig

Jeg har flere gange tidligere skrevet et par artikler under denne overskrift, og nu synes jeg det er tid igen.

Jeg starter hos et af vores relativt nye medlemmer Johnnie Rømer fra Ubbø ved Kalundborg, der er i gang med at restaurere en 11B fra 1950. Normalen er importeret fra Frankrig i ca. 1995 af

en mand uden for klubben, som ikke rigtigt fik gang i restaureringen. Fra ham købte Johnnie den for 2 år siden, og nu kom der skred i restaureringen. Karossen er blevet svejst med bl.a. nye paneler og diverse "lapper" i bagenden og da Johnnie er automaler står karossen nu med en lækker ny sort lak. Nor-

malen er i rigtig god mekanisk stand og med original motor og gearkasse. Den har fået nye forhjulslejer, bremses og et par renoverede drivakslar. Johnnie er ikke meget for at give et bud på hvornår normalen er færdig, men mon ikke den er kørende om et år?



På det store billede samt her til venstre ses Johnnie Rømers Normale.

Herunder ses hvad der en dag skal ende med at blive en fin cabriolet, men der er lang vej endnu!



Hos Rene i Taulov er der som sædvanlig fart på. Fra Norge har han nu 3 meget spændende tractioner stående, der skal under hans kyndige behandling. Den ene er en sjælden 11B fra 1938 som kræver et stort svejsearbejde, idet bunden er rustet væk og vangerne er forsvæjst til ukendelighed af tidligere ejere. Men da førkrigsnormaler er meget sjældne også i Norge, er det fint at der er nogen som vil ofre tid og penge på dem. Den næste traction er en 11 sport cabriolet af ubestemmelig årgang (ca. 1934-36), købt i Frankrig af den norske ejer. Cabrioleten er tidligere "restaureret" ved at man har svejset overdelen fra den originale cabriolet over på den nederste del af en lukket bil. Re-





nes opgaver er nu at rette op de problemer det giver at bruge en "undervogn" fra en lukket bil – det vil stort set sige, at lave en ny undervogn. Til at kigge efter når han laver cabrioleten, har han den 3. bil fra Norge. Det er en coupé som Rene også skal lave, men indtil videre kan den bruges som model for cabrioleten, da undervognen i en coupé er magen til den i en cabriolet. Coupén er indkøbt i Sverige, hvor den tidligere har tilhørt Kjell Sivertson. Han indkøbte den omkring 1970 i Frankrig, hvor han efter sigende gav 6000 franc for den – ja, der er sket et eller andet med priserne siden. Kjell fik adskilt men ikke restaureret coupén, og lige inden han døde brændte hans garage og sammen med den hans fine 15six familiale og alle delene til coupén. Heldigvis stod karosseriet til coupén. Heldigvis stod karosseriet til coupén ikke i samme garage, men dørene og svigermorklappen samt alle de mekaniske ting blev svært brandskadet.

Coupéen, der nu tilhører Bernt Bowitz, er trods udseendet ikke i så dårlig stand, når det gælder karosseriet. Værre er det med de brandskadede dele.

Herunder er vi også hos René - og dybt inde i højre skinke på 7C'en fra 1937.





7C 1937

Som jeg tidligere her i bladet har nævnt, har jeg sammen med Thomas Bødker overtaget en 7C fra 1937 som tilhørte Per Bødker. Vi har startet en restaurering af bilen, og udliciteret pladearbejdet til Rene, i den tro at det var nok ikke så galt, men den var selvfølgelig meget mere rusten end vi havde regnet med, og dertil kom så en tidligere skade vi ikke havde opdaget. Men alt det skulle der nu være styr på, og nu arbejder vi på at få den gjort klar til maler. Efter at have at have afleveret 7eren, har Rene taget min normale med hjem for at svejse den færdig.

Jeg skal nok vende tilbage med nyt efterhånden som arbejdet med 7eren og normalen skrider fremad.



11B 1939



Rouen - André Prevost, 37 rue de Bas, 76113 SAHURS **Reims - 20^e Salon Champenois du Véhicule de Collection**

Hvert år i marts har der de sidste 20 år, 10-11. marts været afholdt et stort stumpemarked og samlertræf i Reims i Frankrig.

I år var vi en gruppe på fire fra København som havde valgt at tage en bil på en lidt »hård« weekendtur derned og samtidig kombinerede vi det med at besøge en mand i Rouen som samler på og restaurer bæltedrevne køretøjer - M. André Prevost. På forhånd var gået

lidt e-mail korrespondance, hvoraf det fremgik at han havde flere Citroën Kegresse til salg.

Med start fra Lyngby torsdag aften havde vi besluttet at nå Rouen i løbet af fredag formiddag som en lille optakt til Reims. Alt lykkedes meget fint, bl.a. takket være den til formålet medbragte GPS-navigatør, som på sikker vis fandt vejen til adressen i Sahors - en lille by 17 sydvest for Rouen.



André Prevost tog meget venligt imod os med kaffe, hvorefter vi blev vist rundt i vinmarker, lader, garager og værksteder i nævnte række. AP beskæftiger 2-3 mand fuldtids med at klargøre og restaurere panserede mandskabsvogne og halftracks. Idéen var at give os et indtryk af det særlige ved netop at samle på disse helt tunge køretøjer - indenfor veteranbilsverdenen. Først fik vi set hvordan tingene ser ud når de findes - bogstaveligt talt gravet lige op af jorden eller af strandbredderne i Normandiet. Meget tungt og meget rustent må vi notere os, men efter en grundig sandblæsning og grundmaling var der basis for at arbejde videre med køretøjerne. AP har samlet en utrolig masse hardware, især vedr. tyske bæltedrevne køretøjer fra 2. verdenskrig. Enkelte er først fundet i 1990'erne som nedgravede vrage ved de franske kyster og i Polen. Andre er hentet endnu længere væk i Ukraine og Rusland.

Det som vi jo selvsagt var mest interesserede i, var Citroën Kégresse, hvoraf AP har samlet foreløbig fem stk. af forskellige type. De er bygget til at yde tjeneste indenfor hær, entreprenørfirmaer og offentlige tjenester (postvæsen etc.), men blev samtidig et vigtigt led i Citroëns verdensomspændende mediebegivenheder på den tid - de særlige »gule« og »sorte« krydstogter igennem uvejsomt terræn i Asien og Afrika.

Der findes kort fortalt store og små modeller hvoraf de mindste P17 og P20 er bygget på de almindelig kendte Citroën-modeller B10, B12, C4 og C6. Vi taler her om de velkendte og gedigne



baghjulstrukne Citroen-modeller fra midten af 20'erne og til begyndelsen af 30'erne. Man tog udgangspunkt i en åben firepersoners model (en touring eller phaeton) og flyttede bagakslen helt frem til lige efter forsædet. Så puttede man en reduktionsgearkasse ind og satte en flerhullet boggie med gumibælter på i hver side - i stedet for baghjulene. På den måde skabtes et relativt ukompliceret og enkelt terrængående køretøj.

Bilerne, eller halftracks, som nogle kalder dem, er meget enkle at køre, idet differentialet er bevaret (giver mulighed for at kraften kan fordeles jævnt mel-

Prevost havde et imponerende lager af jernhjul som efter vulkanisering bruges under bælterne på de tyske Horch mandskabsvogne. Der medgår 28 hjulsæt til et køretøj.

Det eneste der adskiller Kégresse fra en almindelig C4 Touring fra denne vinkel er den specielle kølerindsats, der er monteret foran den almindelige køler. Desuden havde motoren aluminiumsbundkar

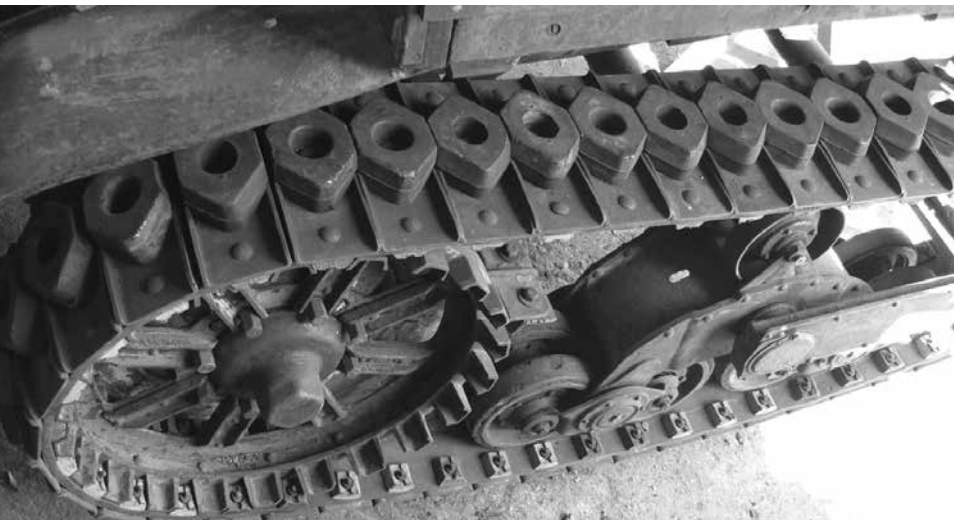


lem de drivende hjul i kurverne) og forhjulene er bevaret - og giver styringen. Til kørsel i sne ses ofte »meder« sat under forhjulene. Derudover har der været indskudt et reduktionsgear da bæltekørsel ikke kunne ske med så høje hastigheder som i personbilerne - og mon ikke også der været mulighed for at bremse baghjulene individuelt og at sikre »grip«. Sidstnævnte står ikke klart for undertegnede, men det er vel på tide at der skrives lidt mere grunddigt om disse særlige køretøjer som alle har set på billeder men kun få har set og prøvet i virkeligheden.... en passende opgave for det nydannede krybebåndssocietet...

Af de mindre personbilsbaserede modeller blev der ialt fremstillet ca. et par



Køreglæden hos de danske krybebåndsentusiaster var tilstede i rigt mål og der blev flittigt skiftet fører...
Til venstre André Prevost. Bælterne på de mindste af Citroén's Kegresser består af en boogie med to store hjul og et antal mindre styrehjul. Selve bæltet er et gummibælte påskruet u-profiler og store gummiklodser på ydersiden.



tusinde enheder og flere fandt faktisk vej til Danmark og Norge.

Andre Prevost har til dato samlet fem vogne hvoraf foreløbig én (en tidlig seks-cylindret - P20) er sat i kørende stand og er solgt til USA. En anden P17, som vi prøvede og som i den grad henrykkede de deltagende tractionister, er original med ret ramponeret karrosseri, men med restaurerede bælter. Den kørte, bortset fra lidt problemer med benzintilførslen, meget fint - men særlig stærk går det ikke - 10-15 km/t. En rigtig restaurering vil måske kunne øge hastigheden til omkring de 25-30 km/t. Af omdrejningstallet kan man desuden danne sig indtryk af en ikke særlig imponerede brændstoføkonomi. Derudover har AP tre Kégresser i varierende stand (én er mest fragmenter af en tidligere vinmarks-tractor). Det

spændende er at AP faktisk har købt et lager med mange nødvendige »bælte-reservedele« (new old stock), som gør det muligt at restaurere disse tre - og måske flere.

Vi så de fem Citroën Kegresser og fik køretur i den ene. Desuden så vi 6-7 andre spændende bæltekøretøjer og halftracks han havde stående. De fleste var tyske af mærket Horch. Han har til dato restaureret ca. 20 køretøjer, hvoraf de 14 er solgt til den samme mand - i Tyskland!! Så man må konstatere at der er tale om en meget speciel (og dyr) særinteresse.

Det afholdt dog ikke en del af selskabet fra at indlede forhandlinger om eventuelt hjemtagelse af 1 stk. Kegresse til Danmark.. Herom nærmere senere.

Fakta var at vi kom til Andre Prevost - blot med henblik på en kort visit. Vi

blev meget venligt modtaget til trods for at ingen af os særlig godt fransk - og AP ikke taler andet end fransk. Ikke desto mindre måtte vi tage os alvorligt sammen og forlade stedet fire timer senere efter nogle rigtige interessante prøvekørsler og tekniske diskussioner i selskab med en veloplagt Andre Prevost.

Distancen fra Sahurs over Paris til Reims er på 380 km og det var vi kørte fredag aften for at være betids til vort hotel nær markedet til næste dag.

Her mødte vi op til endnu en dag med varmt forårssolskin som var perfekt til at kigge i reservedelskasser og på de flotte udstillingsstande i de to store haller ved Parc Exposition. De mange private småstande er udendørs og sådan en dag går meget hurtigt hvis man fortaber sig lidt. Og det gjorde vi - især Eugenio og jeg. Vi fandt mange ting i



Midt i Nordfrankrig mødes tractionister fra Skandinavien. Fra venstre Niels Skarlund - Norge, Lasse Törnblad - Sverige, Bernt Christian Bowitz - Norge og Eugenio Lai - Nørrebro

Stumpemarkedet i Reims foregår udendørs mens mærkeudstillinger fandt sted inde i de store haller. Vejret var denne tidlige martsdag helt fantastisk. Udvalget omfattede alt fra biler, motorcykler, legetøjsbiler, emalieskilte og diverse bilreklameting.



løbet af dagen som vi absolut måtte snakke om og ind imellem greb vi også til at købe...

Der var dog lister med nødvendige reservedele til tractionerne derhjemme som skulle effektueres og desuden mødte vi også rare klubmedlemmer fra Jylland, Norge, Sverige og Holland som vi skulle hilse på.

Vi nåede det meste udendørs og så også til vores undren en sjælden 11B Coupé fra 1937, der i noget afpillet tilstand blev udbudt til salg for 70.000 Euro. En voldsom pris for en bil som måske kræver endnu 30.000 for at være kørende og restaureret.

Kl. 19 lukker menageriet om lørdagen og lidt trætte og tungt belæssede med dele og småting vi bare måtte eje, begav vi os igen nord på i Per's Citroen C5. Efter et godt spisestop lige ved grænsen til Belgien, gik det mod Ruhrdistrikt, Bremen, Hamburg og København, som vi anløb næste morgen kl. 8.30

*/Peter J.J., Eugenio Lai,
Henrik Jacobsen og Per Nielsen.*

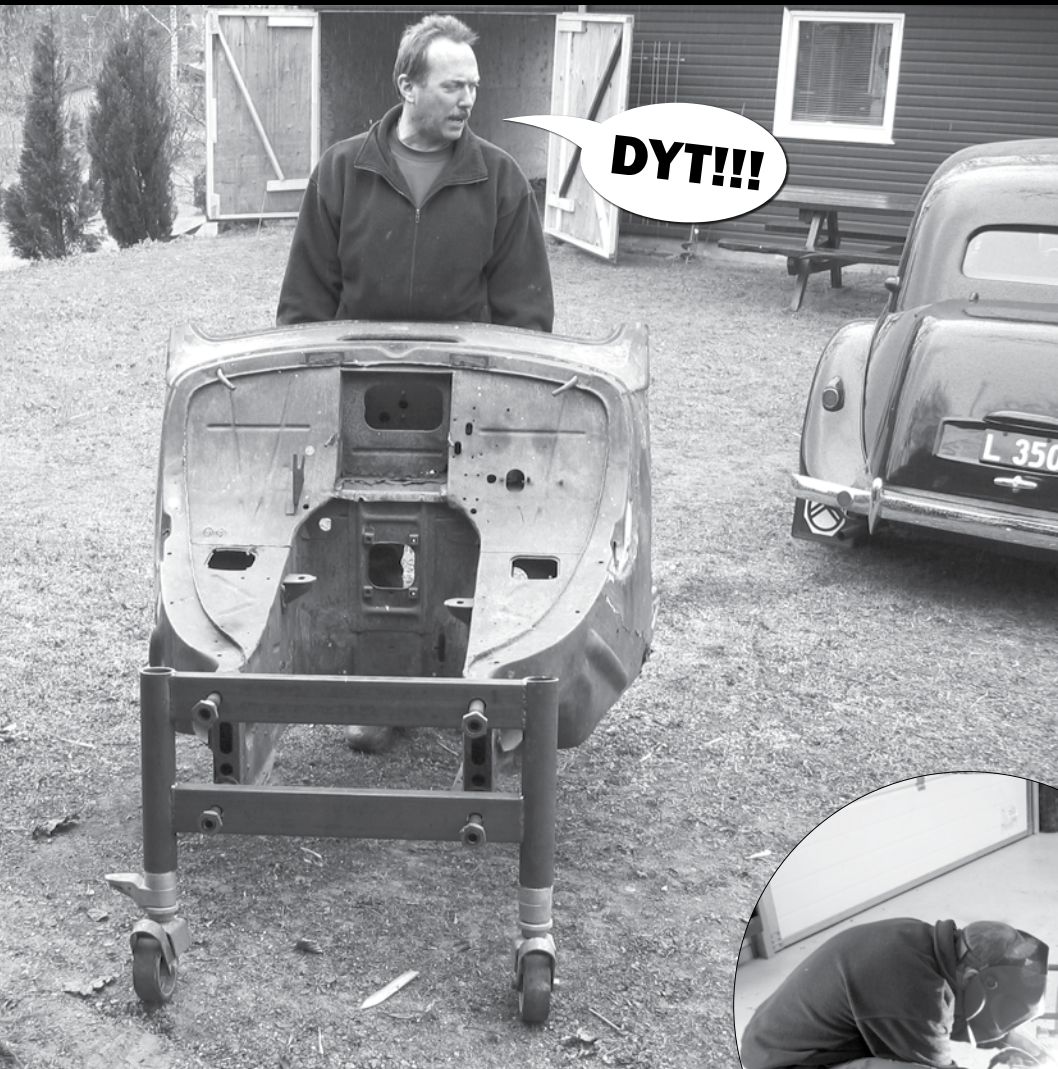


Denne noget afpillede 11B Coupé fra 1937 var til salg for 70.000 Euro hvilket jo svarer til den nette sum af 525.000 kr. Den var til salg hos Christophe Houzet og var adskilt, afrenset og malet i matsort farve - øjensynlig med det formål at vise at den er rustfri og komplet. En nærmere granskning viste at den faktisk var rustfri, til gengæld kan man blive i tvivl om hvorvidt alle dele var tilstede. Der lå lidt lygter, en halv gearkasse og et koblingshus og nogle hjulknapper inde i bilen, men der der godt nok langt inden den kan sole sig med de øvrige 13 kendte eksemplarer af Normale Coupé familien.



Attraction præsenter (også):

Den overskårede dame uden undervogn...



Med stor energi og maskulin kraft har Stig straks kastet sig ræbende over svejsearbejdet...

Så er Stig Larsen, Tikøb i gang igen!

På denne Påskesøndag skulle projektet i gang, og det kom det sandelig.

Stig kastede sig nærmest skrigende over sin en anelse ramponerede cabriolet, og mindre end to minutter senere, var han den lykkelige ejer af "to" cabrioletter.....i hvert fald for en tid, inden det hele igen er svejset sammen i lyntempo.....som kun Stig kan gøre det.

Cabrioleten; rettere fronten blev kørt som en anden trillebør, fra "gerningsstedet" og til dens fremtidige ophold i Stigs store garage. Her blev fronten monteret på hjul, så den igen er kørende (læs: flytbar).

Jeg vil være en anelse forsigtig næste gang jeg er hos bageren, da begrebet overskåren nu har fået en helt ny betydning i Tikøb og omegn.

*Christian Pejstrup
- der også var fotograf.*



Læs (seriøst) om projektet i sidste blad...



Fra de gamle fotoalbum...

Her viser vi absolut foto-guff! Billedet har John Reele fået fra en ældre dame på Nørrebro i København. Og selv om kvaliteten ikke er den bedste, er det et meget interessant billede!

Christen Nielsen kørte lillebil i Odense med denne Familiale, der sandsynligvis har haft indvendig adskillelse med mellemrude til bagsædet.

Bilen er én af de helt tidlige Familialer i Danmark, sandsynligvis helt tilbage fra 1935! Vi ved fra toldvæsenet, at den del 7-personers Familialer med adskillelse, blev indregistreret i årene 1934-36, rundt omkring i landet. Ofte var ejerne vognmænd og bilerne således hyrevogne.

Denne bil er sikkert af årgang 1935. Den har den for tidlige Normaler karakteriske vulst langs motorhjelms forkant. Desuden ses mange ting, der kendetegner de

tidlige biler: forkromet forruderamme, stopfælg med store hjulkapsler, tidlige helt smalle skærme med horngitre samt, ikke at forglemme, de specielle Familiale-bagdøre, der ligner, men alligevel er forskellige fra fordørene.

Et gæt er, at billedet er taget noget senere, muligvis så sent som i 50'erne. I hvert fald har vi ikke fundet en Odense-familiale i listerne hos toldvæsenet - så bilen er sikkert købt brugt. Det lave registreringsnummer er under alle omstændigheder arvet fra en tidligere bil.

Morale: Vær om jer derude, når I møder nogen, der siger at sådan en bil havde min far - og lignende bemærkninger! Få lånt dem, hvis der er billeder. I redaktionen kan vi scanne og returnere dem indenfor få dage - så vigtig dansk Citroën-historie bliver bevaret!

red/jmn.

KØB & SALG

Ring, skriv eller mail til redaktionen!



Sælges:

Citroen B11 Sport 1954 sælges, bilen er i en meget fin stand, sælges grundet pladmangel. Pris 90.000 kr.

Erik Hansen
Stærevænget 4
4060 Kirke Såby
Tlf.: 46 49 90 57
Mob.: 30 84 43 67

Købes:

1 stk. lygteglas og parabol forlygte: Marchal Equilux TP 478 (Nummeret står i glasset).

Sælges:

Kuffertbagklap i fin stand.

Henrik Jacobsen, tlf: 39 69 00 40

Købes:

Til 11BL 1954: Bagsæderyg samt velfungerende rullegardin til køleren.

Kurt Pedersen,

tlf: 46 35 34 22 eller 26 79 88 36.