

SM2-018 NSB litra F type 7

Konduktørvogn for godstog.



Historikk

F type 7 (iflg. 1937-fortegnelsen) er en konduktørvogn beregnet for bruk i godstog. Den ble levert i 1910 av Aadals Brug til Kongsvingerbanen. Totalt fantes det ni slike vogner.

Vognen har dimensjoner og utforming som datidens godsvogner, men den fikk frie lenkaksler for å bedre gangegenskapene. Siden den var beregnet for bruk i godstog fikk den ytterkledning av malt furupanel i stedet for lakkert teak som da var blitt vanlig på person- og konduktørvogner.

Vognene var ved leveransen utstyrt med vakuum bremses, men dette utstyret ble demontert da NSB sluttet med å bruke vakuum bremses. To av vognene ble utstyrt med trykkluftbremses ved revisjon etter 1935.

Omkring 1946/47 ble noen av vognene modernisert ved at konduktørrommet ble gjort mer tidsmessig og komfortabelt, og ble utvidet noe innover i godsrommet. Ved samme anledning ble sidevinduet endret fra ett vertikalt vindu til to horisontale vinduer.

De fleste av vognene av denne typen ble utrangert i årene 1962-65, men 2019 ble revidert siste gang så sent som i 1971 og var i bruk helt til 1973. Etter utrangering ble vognen overtatt av Norsk Jernbaneklubb. Oppussing ble igangsatt og i 2007 ble den fraktet til Ski der en gjennomgripende reparasjon og oppussing ble igangsatt.

Vognen er nå satt i stand slik den fremstod etter moderniseringen i 1946-47. Den ble tatt i bruk på Krøderbanen sommeren 2010.

Kilder:

NJK Krøderbanen web side

NJK rullende materiell 1980

Div NSB vogn fortegnelser.

Scandinavian Miniatures har følgende F- og CF/BF-vogner i sitt sortiment:

- SM2-017 F type 7/Fv 3 1946
- SM2-011 CF3 1955, type 1 og 2
- SM2-012 BF3 1957 type 3
- SM2-013 BFV1 1968
- SM2-014 BFV1 1968, forlenget vognside
- SM2-015 BFV1 1968, to innebygde plattformer
- SM2-026 CF type 4, Ofotbanen
- SM2-005 CF type 7/BF3b



SM2-018, NSB F type 7

Dette byggesettet representerer en konduktørvogn for hovedsakelig bruk i godstog, bygget av Aadals brug i 1910. Vognene endret etter hvert utseende, slik at SM har laget to utgaver, en i originalversjon og en i modernisert utgave fra etter 1946. Dette byggesettet representerer originalversjonen.

Byggesettet består av:

- Messing etseplate
- 12 t akselbokser m/frie lenkaksler
- Korsbuffere
- Stjerneeikehjul
- Ovnspipehatt
- Parafinlampepiper
- 0,3 mm messingtråd til håndtak og «bolter»
- 0,5 mm messingtråd til bremsestag
- 1 stk 2 mm skrue og mutter
- Vakuum bremseslanger
- Dekaler for perioden 1910-46

Vognen kan bygges for følgende tidsperioder:

1910-1930

Denne utgaven av byggesettet forestiller vognen slik den så ut ved leveranse.

Vognene hadde da korsbuffere, vakuum-bremser, i tillegg til skrubremsen, og seildukstak.

Vognene var malt mahognybrune. Vi er usikre på om rammen også var brun eller svart. Likedan er vi usikre på om plattformrekkverket var brunt eller svart. RAL 8016 mahognybrun er det beste matchen vi finner.



Påskriftene kan ha vært kremgule eller hvite. Det eneste bildet vi har fra driftsperioden viser at vognen på dette stadium verken hadde nummer eller «KONDUKTØR» på sidene. Bilder av andre F-vogner fra perioden viser imidlertid slik tekst. NJK har brukt emaljerte tall og bokstaver på vognsidene til 2019.

1930-40

En gang i denne perioden ble vognene malt lysebrune. Ellers var de like forrige periode. Vi vet ikke om rammene var sorte eller lysebrune. Men teak passasjervogner i samme periode fikk ved revisjon rammene malt i denne lysebrune fargen. Beslag var fortsatt sorte.



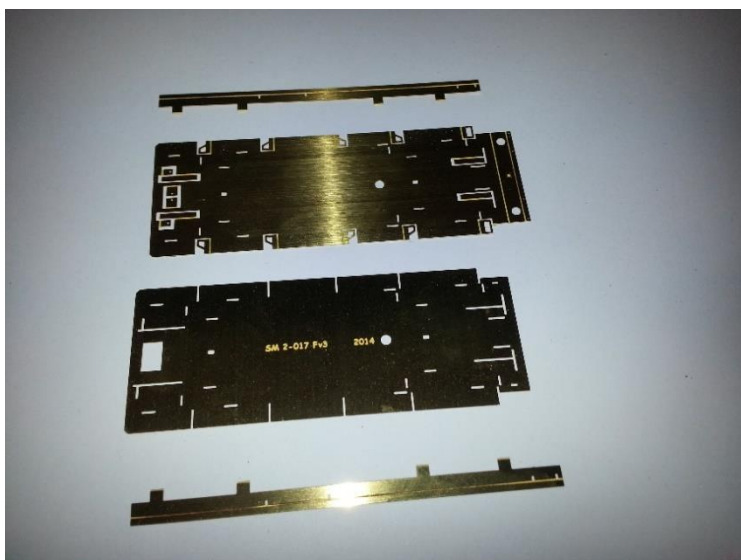
Rundt 1935 begynte vognene å få hylsebuffere og vakuumbremsene ble fjernet. Disse endringen kan således gjøres hvis du ønsker en nyrevidert vogn like før krigen. Kanskje fikk de papptak også. Rammene kan igjen ha blitt sortmalte.

2019 i NJKs utgave

Ønsker du å bygge vognen i restaurert utgave slik den er på Krøderbanen er dette byggesettet galt utgangspunkt. NJK har nemlig valgt å beholde vognens moderniserte vinduer men likevel male den i den opprinnelige mahognybrune fargen. Ønsker du det må du heller velge byggesettet SM2-017 som er vognen i modernisert utgave. Bilder av NJKs vogn 2019 finner du på www.NJK.no/Krøderbanen.

Byggebeskrivelse

NB! Vær oppmerksom på at noen av bildene ikke nødvendigvis er av den aktuelle vognen men er med for å illustrere en fremgangsmetode! Studér bildene av den ferdige vognen hvis du er i tvil eller ta kontakt med oss i SM.

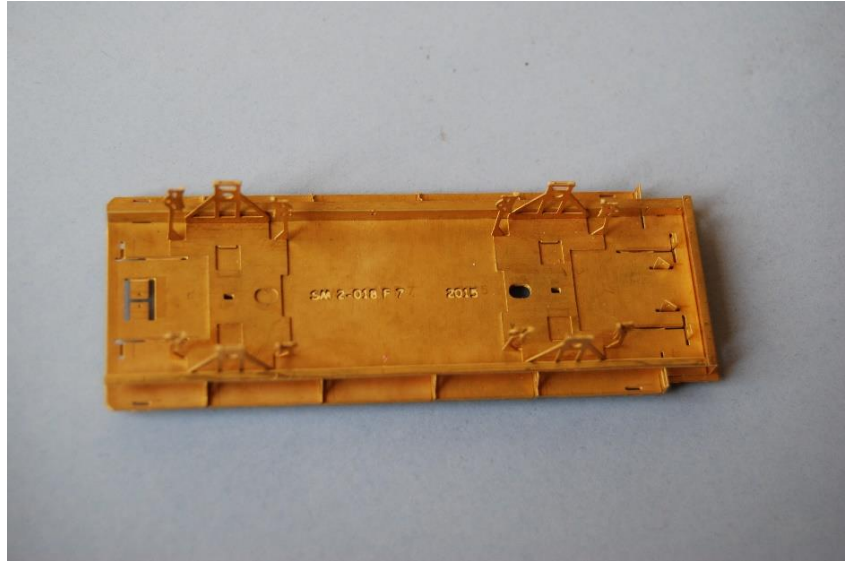
**Understell**

Begynn med byggingen av understellet. Det består av to understellsplater, bunnbjelker, og akselgafler/bremsesko. Du må velge om du skal bruke trådkobling eller f. eks Symoba kulissekobling før du starter oppbrekking av delene.

Start med å knekke ned delene for koblingene og konsollene for rammesidene. Tre forsiktig bunnplatene sammen samtidig som rammekonsollene justeres på plass. Knekk rammebjelkene 90° etter først å ha risset i knekklinjen med en kniv. Bruk helst jigg (selges av SM). Tre festetappene til rammebjelkene gjennom begge bunnplatene. Vri tappene slik at de holder platene godt sammen.

Knekk opp delene til akselgaflene. Nedre del av gaffelen (ca 0,5mm stripe med to festepunkter) knekkes 180° med knekkanvisningen ut, likedan brettes bremseskoene ned til dobbel tykkelse. Tre deretter festekonsollene gjennom bunnplatene og vri disse fast.

Underplaten til plattformen kan også loddes samtidig. Konsollene for tråd/ bøylekoplingen kan brukes til å feste underplaten til bunnplatene hvis du ikke benytter dette koblingssystemet.



Du kan nå lodde sammen bunnplater, rammebjelker og akselgafler. Bruk gjerne butanbrenner til dette. All lodding kan skje fra oversiden på dette stadiet, noe som gir lite tinnsøl på undersiden. Bruk rikelig med loddevann. Etter loddingen klippes festetappene av og oversiden files plan med en litt grov fil.

Ønsker du å benytte de nye bøylekoblingene som anbefales av Fremo, bør du nå lodde fast et «øre» for retur fjæren. Vi har laget et øre av en ca 3mm bred messing stripe vi boret et 0,6mm hull i og bøyde i vinkel. Se bilde på slutten av beskrivelsen.

Akselbokser, buffere og bremseslanger

Det følger med akselbokser med frie lenkaksler. Fil og rett opp disse, lodd enten til rammen eller til akselgaffelen. Det må være en viss fleksibilitet for å få inn hjulene.

Buffere og event. bremseslanger i den ene enden bør loddes fast på dette stadiet da disse delene krever mest varme. Det må borres hull for bremseslangene. Plassér bremseslangene med c/c 11 mm, det bør passe de fleste koblingsystemer. Du må gjerne velge din egen standard her men vær konsekvent på alle vognene du bygger/modifiserer. Vær oppmerksom på at vakuumbremseslangene er forskjellige på høyre og vestre side. Slangene skal være på utsiden av selve røret på begge sider i forhold til vognens sentrum.

Velger du den nye bøylekoblingen, borer du også et senterhull ca 1,3 mm. Hjulakslene er helisolert slik at isolasjonen som følger trådkoblingen kan sløyfes. Den ville ellers krevd et mye større hull.

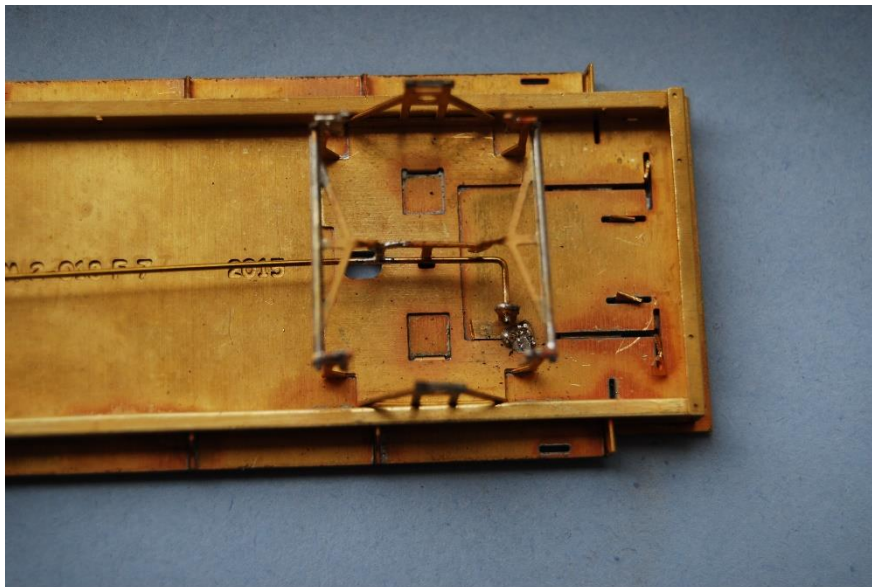
Stigtrinn

Stigtrinnene under dørene loddet til de medfølgende etsede brakettene. Hold disse på plass med en pinsett ved lodding. Justér brakettene og tre disse gjennom hullene i rammen og lodd på baksiden. Stigtrinnene for plattformen består av to etsede braketter og to stigtrinn av forskjellig lengde. Lodd det nederste trinnet til brakettene før disse tres gjennom hull i rammebjelkene og loddet på innsiden. Deretter lodder du forsiktig på det siste trinnet. Husk, begge trinn skal være lengst på siden vekk fra vognkassen, altså gå ut mot bufferbjelken!



Bremser

Brett ned og lodd fast de doble bremseklossene på utsiden. Deretter hold bremseklossene sammen med en pinsett og lodd forsiktig i «bremseflaten». Hvis det ikke er gjort tidligere, lodd samtidig forsterkningen nederst på hver akselgaffel forsiktig med lite tinn. Lodd 0,5 mm messingtråd i utetsingen på bremsebommene. La tråden stikke ut et par mm på hver side. Hvis du fortinner tråden først, er dette en lett jobb. Bøy «armene» på bremsebommen mot bunnen på vognen. Nå kan du tre bremsebommene inn i bremseklossene inn på den ene siden med tråden synlig nedenifra og få midtkonsollen opp gjennom bunnplatene. Deretter messingtrådene inn i klossene på den andre siden. Lodd fast tråd/bremsesko.



Vognene har skrubremse betjent innenifra konduktørrommet. Overføringsdelene for dette og vakuumbremse kommer imidlertid i konflikt med koblingene og er derfor sløffet på modellen.

Det skal kun gå en 0,5 mm messingtråd mellom «armene» nærmest vognsenter. Du kan bøye en ende av 0,5 mm messingtråd og tre denne inn i armen på bremsebommen nærmest senter men lengst fra plattformen og deretter kappe tråden

så den går forbi senter til akslingen nærmest plattformen. Bøy tråden 90° slik at den peker mot en posisjon under bremserrattet/konduktørsetet innvendig. Det følger med en L-formet del med hull som kan loddes til bunnen og illudere overføringen til bremserrattet innvendig. Dette er det eneste synlige av bremsesystem på vognen.

Vognen kan ha en gjennomgående bremseledning. Denne lages av en 0,5 mm messingtråd (gjennomgående vakuumbleding var tynnere enn for trykkluft!). Den er ikke synlig fra siden og kan eventuelt sløyfes. Du kan lodde den ene enden til bremseslangen i plattformenden. Men for at vognen skal kunne demonteres må den andre enden være fri. Lag derfor et feste i den andre enden som holder bremseslangen i riktig posisjon i forhold til den andre støpte vakuumbremse-slangen. Dette kan lages av en bit av de medfølgende remsene for taket. Du har nå et komplett bremsesystem på vognen.

Endeplattform

Endeplattformen består av to deler. Vi har tidligere beskrevet hvordan underplaten loddes til understellet. Topplaten har to styretapper i innerkant som bøyes ned. Når denne skal loddes fast til bunnplaten er det greit samtidig å tre 4 0,5 mm messingtråder gjennom plattformdelene som samtidig danner de oppadstående plattformstolpene. La trådene være noen mm for lange. Lodd sammen plattformen og fil sidene plane. Knekk deretter opp rekkverket. Bor for sikkerhets skyld opp hullene.

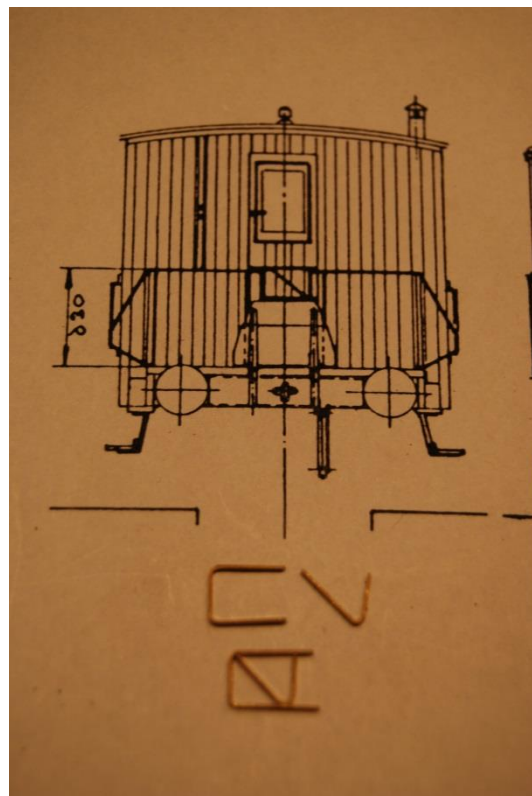


Vi mener vognene opprinnelig kun hadde kjettinger mellom rekkverket på midten.

Ønsker du likevel grind viser tegningen til høyre hvordan denne kan lages av en messingstrimmel som bøyes. Etter lodding bor hull i endene og tre grinden ned på stolpen. Den kan lett monteres åpen eller lukket.

Tre rekkverket på plass. Du må bestemme deg for om du skal ha oppslått overgangslem og lukket grind eller åpen grind og nedslått lem!

På oversiden klippes trådene av men de skal stikke litt opp som små «knapper» på rekkverket! Klipp vekk midtpartiet av rekkverket til slutt. Her kan du lodde en finmasket kjettingbit over (følger ikke med i byggesettet). Husk å gi overgangslemmene en svakt buet fasong, konkav på undersiden.



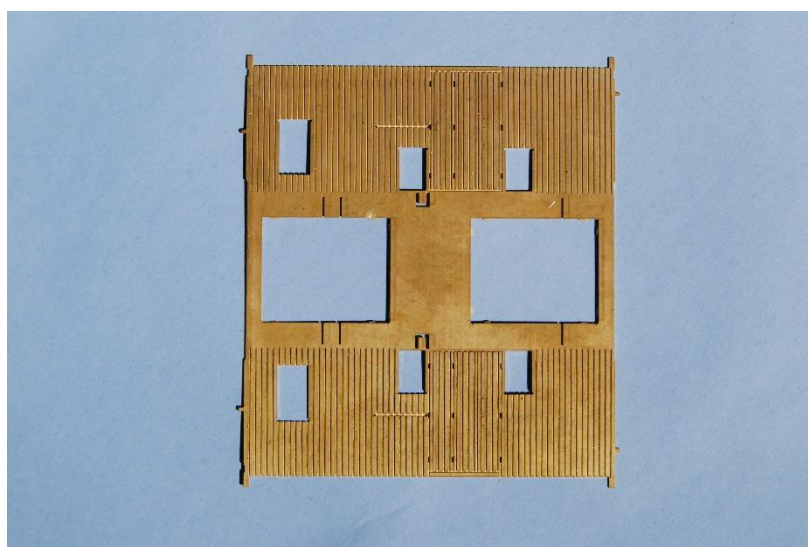
Det følger med destinasjonsholdere som kan sitte under vognkassen på venstre side. Det er slisser i bunnplatene for disse. Vi tror imidlertid at disse slissene står for langt til venstre. Vognnummeret skal delvis være synlig til venstre for disse. Bøy da konsollen i vinkel og lodd destinasjonsholderen i riktig posisjon (se bilder). Lodd fast. Vi vet ikke om destinasjonsholdere var i bruk da vognene var nye. Vi mener i alle fall at slike var på plass på 20-tallet. Det er altså ditt valg om du vil ha disse med eller ikke. NJKs vogn 2019 har slike holdere i dag.

Avslutt bunnen ved å lodde fast skiftehandtakene under bufferne på bufferbjelken.

Understellet legges nå til side for senere montering.

Vognkassen

Bor opp alle hull i vognkasseplaten og fil alle kanter og åpninger nøye. Bøy sidene i 90° vinkel. Bruk bøyejigg. Fest vognsiden i jigg og bøy takflaten, ta deretter den andre. Gni med et treskaft eller messing. Stål kan strekke platen! Spenn så opp på nytt, nå i takflaten og ettergni/juster brettet over vinduene. Dette tar litt tid men gir et perfekt resultat.



Fortsett med å lodde detaljene på endevegger og innvendige skillevegger. Start med skilleveggen i godsrommet (uten dør). Denne er ca 0,5 mm for lav. Dette kompenseres enten ved å lodde en stripe i bunnen eller ved å la det stå igjen 0,5 mm av tappene. Da kommer bunnen senere i korrekt høyde. Denne kan deretter tres inn og lodd fast, først i toppen, deretter i nedkant på begge sider.

Sidevinduer og dørhengsler er på én plate pr. side. Vær ytterst forsiktig og nøye når du bøyer vannbrettene under vinduene. Fest jigg til selve vindusrammen og la kun vannbrettet stikke ut av jigg. Riss kraftig i bøye linjen før bøyingen finner sted. Lodd inn delene. Fil hengslene i ønsket høyde på dette stadiet.

Interiørdetaljene loddet til den andre skilleveggen før denne settes inn i sporet i taket nærmest endeveggen. Det følger med konduktørstol, klappsete, skrivepult og bremseratt i settet. Lodd en 0,5 mm messingråd i hullet i skilleveggen, deretter lodd rattet til tråden. Sveivehandtak kan lages av en trådbit som loddet til ringen på rattet.

Kutt ut stolen og klappsetet og bøy disse opp. Stolen og klappsetet loddet til skilleveggen, klappsetet enten oppslått eller nedslått. Bor gjerne hull for dørhandtak

og la det være en ende på begge sider, bøy disse i riktig fasong og klipp av. Kapp den medfølgende skruen i passende lengde og lodd denne til festeøret på skilleveggen. Øret skal brettes motsatt vei av interiøret. Skilleveggen kan nå loddess inn.

Før godsvognenden monteres, bør hull for vakuum bremseslanger og eventuell kobling. Lodd inn vindu, dørhåndtak og sperre for overgangslemmen. Den siste kan monteres i utstående posisjon eller bøyd slik at den ligger foran døren. Buffere og vakuumslinger monteres senere. Til slutt loddess sluttsignalholder i det 4-kantede hullet. Dette er en ca 6mm lang del med tre knekkanvisninger. Bøy først på midten, deretter endene tilbake. Lodd fast, fyll gjerne med litt tinn utvendig og fil rent.

Godsvognendeveggen kan nå loddess til vognkassen. Avslutt med å feste overgangslemmen.



Plattformenden skal ha noen små detaljer som er vanskelig å lodde på senere. Til høyre i overkant av døren skal det inn en 0,5 mm tråd som dørstopper. Loddess fast på innsiden og klippes ca 1 mm. Av 0,3 mm tråd lages to kroker som monteres på hver side av døren i høyde med dørhåndtaket. Boranvisning på innsiden. Disse krokene er for sperrekjetting. Til slutt loddess en 0,3 mm tråd som dørhåndtak. La det stikke ut like mye på inn- og utside slik at begge sider får dørhåndtak. Plattformendeveggen kan deretter loddess inn.

Det gjenstår en del detaljer på vognsidene. En bit 0,5 mm messingtråd skal loddess inn vannrett som dørstopper. Den kan enten legges i sporet eller gis en knekk i begge ender og festes gjennom vognsidene. Fil tråden flat. Det er ytterligere tre hull i døren. En bit 0,5 mm tråd loddess gjennom de to øverste, håndtak i det nederste (etset del). Det skal også være en 0,5 mm trådbit under vinduet. Dette er dørstoppere.

På siden av plattformene festes 0,3 mm tråd som rekkverk. Sjekk også at sluttsignalholderne ikke har falt av. Disse bøyes plant med vognsidene og loddess fast. Har disse forsvunnet, lodd eller lim en ca 1x1 mm messingbit i hvert hjørne (se fotos). Bilder av vognen i originalutførelse viser «svenske» sluttsignalholdere i den ene enden. Disse følger ikke med. Perl har visstnok slike i sitt sortiment om man ønsker denne detaljen.

Skrivebordet er den siste interiørdetaljen. Brett og lodd dette sammen men legg det til side for maling (eik). Når vognen er ferdig malt og vinduene på plass, limes dette fast ovenfor skrivebordstolen med hobbylim.

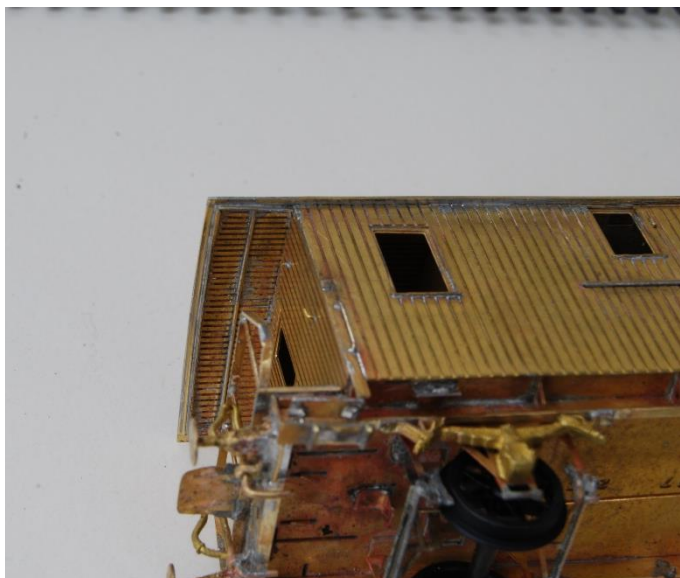
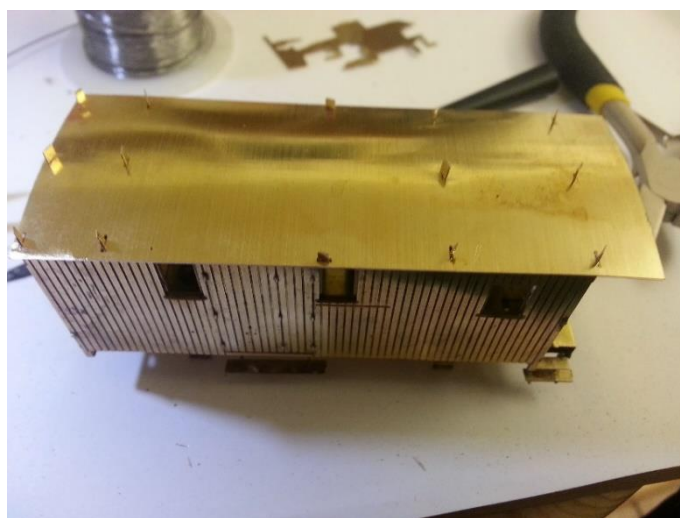
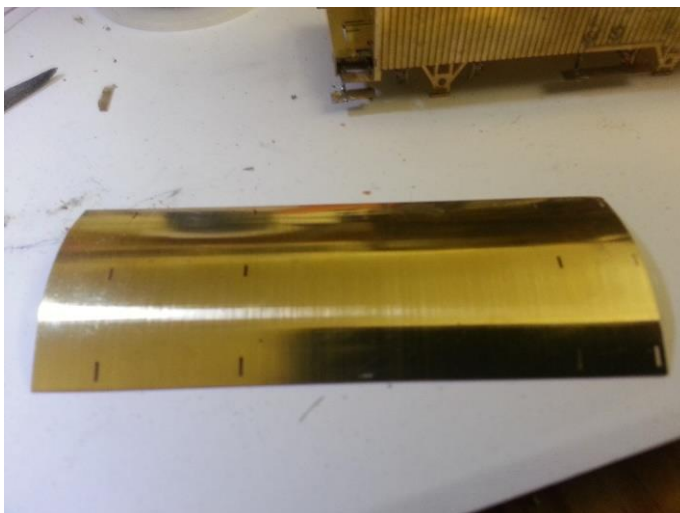
Taket

Ta ut taket. Før montering, bøy det i riktig form. Tre taket ned på konsollene og vri fast. Det er tilstrekkelig å lodde taket fast rundt konsollene! Hvis du ønsker virkningen av et tykkere tak, kan det loddess tynne striper på undersiden av taket mot vognsiden. Disse følger med i settet. Vi anbefaler at disse fortinnes først. Ta på rikelig med loddevann og la loddebolten gli langs stripen inn mot vognsiden slik at tinnet flyter og delen fester seg oppunder taket. Det er lettere enn du tror! Fil deretter sidekantene plane.

Lodd en 0,5 mm tråd i rillen i plattformtaket. Pass på at den har riktig form og lengde. Sett deretter på omrammingen. Det er ikke sikkert at den passer direkte. Klipp i så fall av den ene siden og tilpass en side og endebuen. Tilpass og lodd deretter på plass det siste sidestykket.

Bor hull for pipehatten som følger med som støpedel. Parafinlampehatter loddess fast. Hvis du velger takpapp, anbefaler vi at disse delene limes fast etter at pappen er lagt fremfor at de loddess fast og man prøver å tre pappen over.

Nå kan vognkassen prøves på understellet. Det kan være nødvendig å justere noe på bredden av understellet. Likedan måtte vi sage spor i bunnplateenden for buffere og overgangslommens innfesting.





Lakkering, litrering

Vognen kan nå renses. Skrap og fil vekk overflødig tinn, spesielt i plankeskjøtene. Rens messingene, gjerne med glassraderer, en liten glassfiberbørste som er i handelen. Vask vognen grundig, først i oppvaskmiddel, deretter skur den med for eksempel JIF skurekrem og tannbørste. Til slutt vaskes vognen i cellulosefynner. Deretter må ikke vognen håndteres med bare fingre. Fett fra hendene kan ødelegge lakkresultatet.

Vi anbefaler at vognen grunnes med et tynt lag før selve vognfargen. Sprayboks kan brukes om en ikke har *Air-brush* tilgjengelig. Stå ute! Vi anbefaler da Motip eller Presto grunning

Farge velges etter den tidsperioden man ønsker vognen skal representere. Ønsker du å bygge vognen i originalversjon, velger du RAL 8016 Mahognybrun.. Velger du den seneste perioden bruker du lys brun, RAL 8024 Beigebrun. Humbrol Tan er også ganske nær den originale. Vi bruker celluloselakk levert av Billakkspesialisten, Oslo.



Vindusrammene skal være teakfarget. Undersiden av taket over plattformen anbefaler vi malt gråhvitt (antikkhvitt). NJK har imidlertid malt 2019 i vognkassens farge.

Understellet er separat og kan lakkres enten i vognens farge eller sort. Vi har ikke klare indikasjoner på hva som er korrekt, men vi anbefaler sort til mørk brun vognkasse, lys brun ramme til lys brun vognkasse og seildukstak. Ønsker du en senere variant av den lysebrune, kanskje

med hylsebuffere og papptak, da anbefaler vi sort ramme.

Bremseslangene anbefaler vi at males gulbeige for å illudere naturgummi. Jernbeslagene på slangene males sorte. Bremseskoene kan males rustbrune.

Stigtrinn og plattformgulv anbefaler vi malt grått som kontrast. Og taket bør males i en gråbeige farge for å illudere malt seilduk. Husk, dette taket var helt plant, i alle fall i denne skalaen, og det skal ikke ha annen struktur enn det selve malingen gir. Vi har brukt Vallejo 70821 A. *Cam. Beige WWII*.

Interiøret skal også males. Vi anbefaler at vognbunnen males matt rødbrun (Hull red). Veggene kan males gulbeige med Humbrol 7 Buff. Konduktørens sitteplass hadde enten rygg i panelbord og var da i samme farge som veggene. Eller så var hele setet trukket med brun eller grønn pegamoid (kunstlær). Humbrol 10 Service Brown gir en fin farge. Skrivepulten var sannsynligvis i eik, noe Humbrol 9 Tan illuderer på en fin måte. Sett gjerne en konduktør i setet!

Godsrommet var lysegrått innvendig. Døren var hvitmalt.

Vinduer

Sett inn «glass» i vinduene fra innsiden. Bruk vannbasert lim (vi anbefaler Panduro hobbys universallim *Panokitt*). Ønsker du gitter kan du lime to tråder i hvert vindu i reisegodsrommet fra innsiden. Vi brukte 0,3 mm nysølvtråd limt til glasset før dette ble satt inn (ikke inkludert i byggesettet).

Sluttmontering

Nå må det legges inn nødvendig ekstra vognvekt. En vogn av denne størrelsen bør veie 60-80 gram. Vi la inn en ekstra jernbit på 15 g i vår vogn. Sett sammen vognen og skru til mutteren. Sett inn stjerneeikehjulene.

Dekaler

Dekaler settes på for ønsket tidsperiode.

1910-1925



Følg enten originalbilder (se NJK/Krøderbanen) eller se på våre prototype modeller.

Vi er ikke overbevist om at emaljerte tall og tekst er korrekt i 1910. Vi tror kanskje at tekst og tall var malt i en gulbeige farge, både på vognsiden og på understellet. Likedan tror vi at det sto en stor F over vognnummeret. Dekalene som følger vognen er imidlertid slik vognen er på Krøderen i dag.

1920-1945



Legg merke til at nummeret nå står uten distriktsmerking. Event. Kan Kra/Oslo brukes i denne perioden. Vognvekten kan også være 8.00 kg i stedet for 8t. Og ordet Rev. Er kanskje skiftet ut med den mer moderne revisjonsmerkingen som er vist her. Destinasjonsholderen er ikke på bildet som viser F type 7 i 1945-utførelse (*Bildet er av en prototype modell som avviker fra produksjonsmodellen*).

Påsetting av dekal

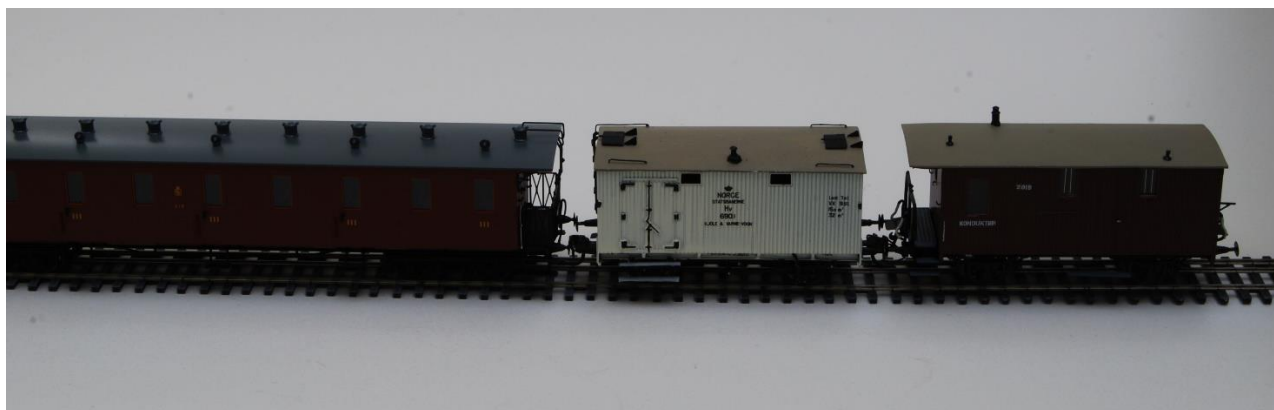
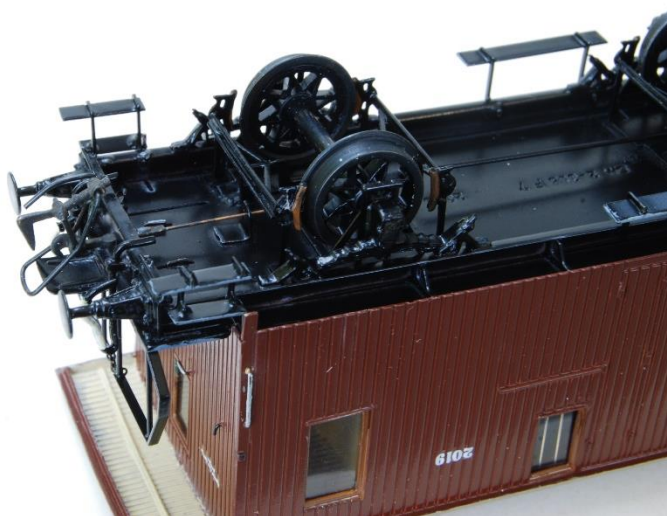
Når dekalene skal settes på rammen anbefaler vi at det først påføres en vanndråpe. Det hindrer dekalet å bite seg fast samtidig som dekalet kan forflyttes på rammen. Sug bort overflødig vann med en spisset bomullspinne.

Etter at dekalene er på plass utføres ønsket «weathering». «Weathering» påføres med white spirit- eller vannbaserte farger. Da kan man vaske dette vekk om man ikke oppnår ønsket effekt. Lakk til slutt med olje- eller vannbasert mattlakk.

Kobling

Vi har prøvemontert den nye tråd/bøylekoblingen som er tatt i bruk av Fremo. Vi har tidligere omtalt hvordan det må bores hull i bufferbjelkene for disse, ca 1,3 mm diameter.

Vi lagde et øre av en messingbit og boret et 0,6 mm hull for returfjæren. Disse ørene ble loddet i vognens senterlinje rett under bremsebommen. Plattformenden gikk greit, da denne er fast montert. I den andre enden derimot vil koblingen hindre at vognen kan demonteres. Men er du trygg på at du ikke skal inn i vognen, kan koblingen monteres også her. Vi brukte Panduro vannbasert hobbylim til monteringen. Vi vet ikke om dette er riktig, men koblingen må sitte noe fleksibelt om returfjæren skal ha noen funksjon.



Du har nå en modell som passer sammen med NMJs NSB 15 eller 18 damplok. Kanskje du har bygget Scantrains 21-maskin? Og den kan brukes i passasjertog sammen med NMJs passasjervogner fra 1880-årene. Der gikk også melkevogner!

SM leverer flere godsvogner av litra H, T og G som også passer for denne perioden. Det er bare byggelysten og fantasien som begrenser!

Gratulerer med en fin modell og velkommen tilbake som kunde hos Scandinavian Miniatures!