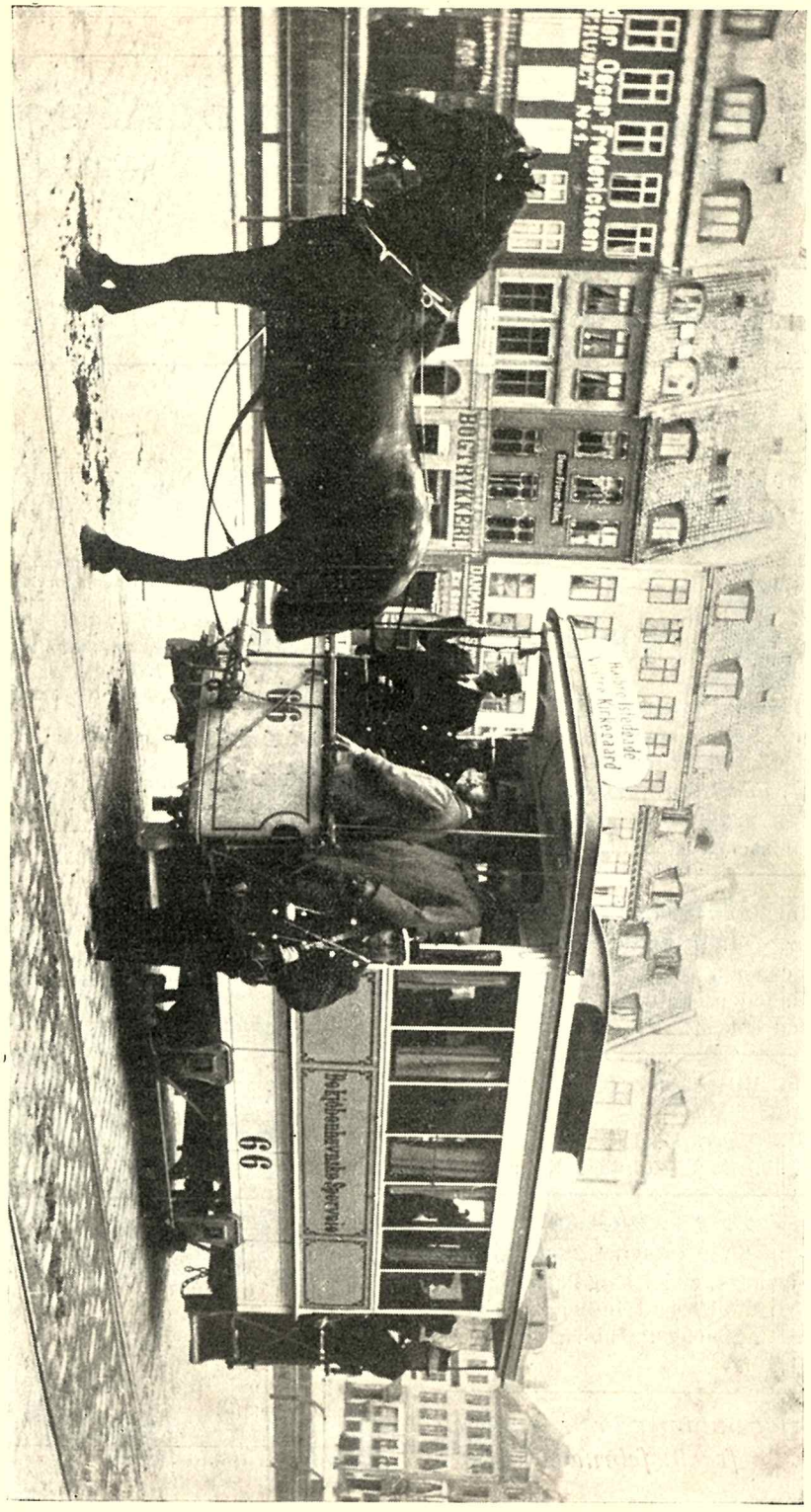
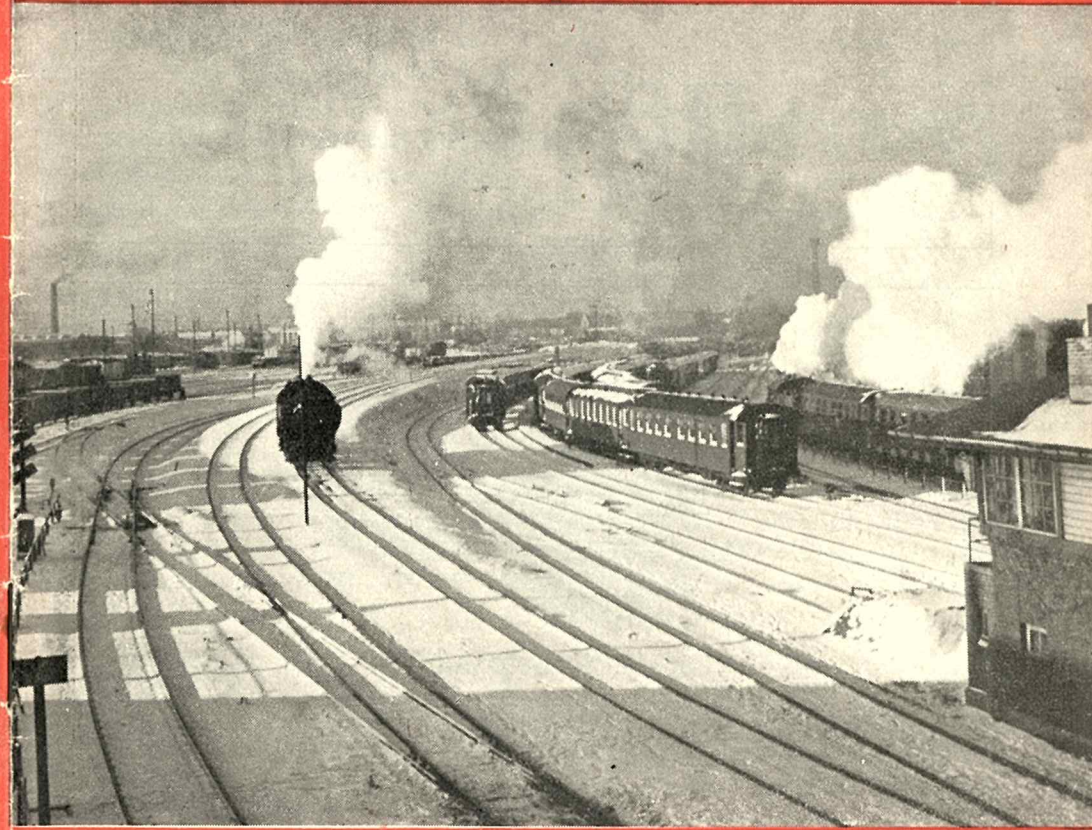




# MODELBANE *Nyt*



Hestesporvogn på Højbro—Stedgade—Vestre Kirkegård-linien (se artiklen inde i bladet)

PRIS  
**125**

3. ÅRGANG      JANUAR 1954

**1**

# HOBBY CENTRALEN

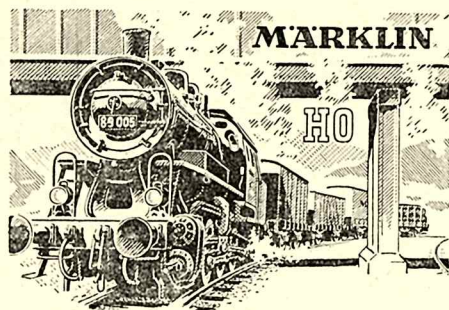
## ALT I MODELJERNBANER

Fine svellemåtter m. huller pr. m 0,75	Perronlampe (m. 18 volt pære) 3,75
Overskærings signaler 1:87	Perfektomskifter — fin fin... 12,00
til enkelt og dobbelt spor.. 4,50	HSV transformator ..... 65,00
	HSV transformator m.
	opdeling over fire baner... 125,00

Vi udsteder  
**GAVEKORT**  
på ethvert beløb

✱  
*Fine detaljerede modelhuse i mange forskellige typer til priser fra kr. 5,10*

Hen og se hos **HC** MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x  
(Provinsordrer ekspederes omgående)



*Drejer det sig om modeljernbaner - saa besøg*

## MÄRKLIN

*Specialisten*

## BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K. - Postkonto 53761 - Telefon Byen 5703

Obs.! Forretningen er åben 10-17, fredag kl. 10-18.

# Modelbane<sup>-nyt</sup>

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årg.

Januar 1954

Nr. 1

## Glædeligt nytår

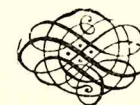
ønskes alle vore læsere nær og fjern, og vi vil gerne her takke for det for-gangne år, for ris som for ros og for alle indsendte bidrag til bladet. A pro-pos bidrag, så kan vi udmærket mod-tage mange mange flere i det kom-mende år uden at blive overanstrengt. Bladet vil jo gerne være så alsidigt som muligt, og Deres bidrag, kære læser, er mindst lige så velkomne som de andres.

Forøvrigt bebuder »Jernbanebladet« i sit julenummer, at der fra og med nytår vil komme en side om model-jernbaner, da, som bladet skriver, »redaktionen har haft flere henvendel-ser fra modeljernbane-interesserede, efter at bladet »Modeljernbane« (skul-le vel være »Modeljernbanen«) er gået ind«. Det er sørgeligt nok, at »Jern-banebladet« ikke i den forbindelse har ment at burde nævne vort blads eksis-

stens, til trods for at vi har *avertel*et i »Jernbanebladet«, — men det kom-mer måske i januar-nummeret. Bortset herfra må vi selvfølgelig hilse ethvert initiativ i retning af at udbrede inter-essen for vor hobby, og vi glæder os til den første artikel, der kommer til at omhandle Jernbaneskolens anlæg i Lyngby.

Øg så har vi her ved årsskiftet taget springet til at ændre *både* omslag og trykkemåde, — efter mange og lange overvejelser, og vi håber, at de fleste af læserne vil synes om ændringen. Mere kan man vel ikke med rimelig-hed forlange. Smag er jo også på dette punkt forskellig, men een ting er sik-ker, og det er, at ændringerne er fore-taget som et led i vor plan for en suc-cessiv forbedring af »Modelbane-nyt«, som nu går ind i sin 3. årgang.

Red.



### VORT FORSIDEBILLEDE

viser et eksempel på den stemning, der hele året rundt er over en jernbane. Hvad enten det er sommer eller vinter, fornemmer man det evigt pulserende LIV, der ledes over de blinkende stålband. (DSB-foto).

## Læserne bygger.

Fra en af vore læsere, hr. Poul Nielsen, København F., har vi modtaget følgende:

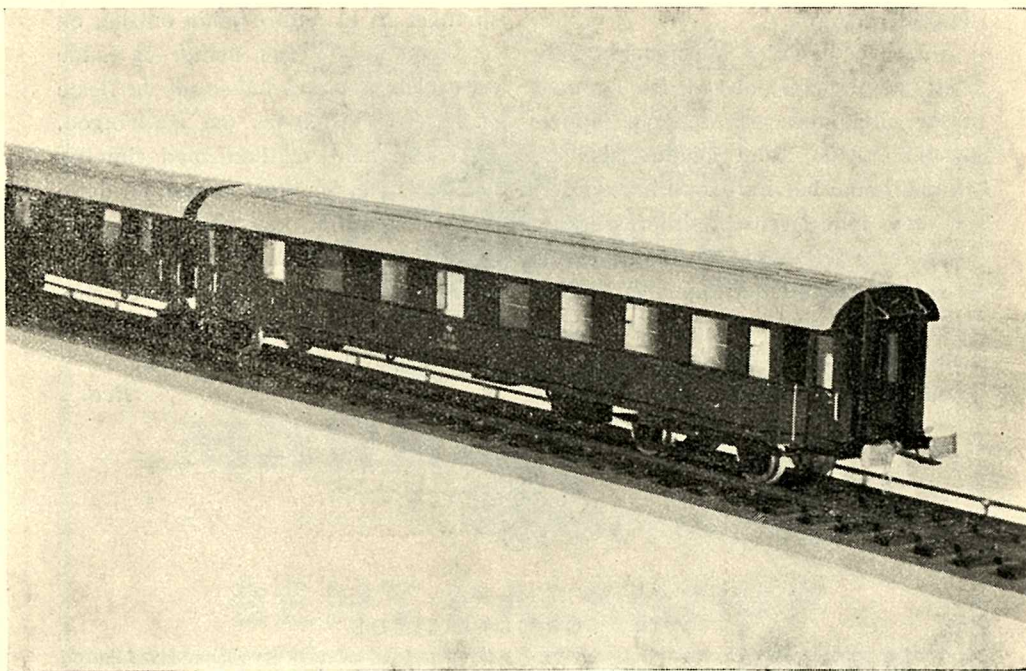
I henhold til Deres bemærkning i novembernummeret af Deres modeljernbaneblad gående ud på, at De gerne ville se et fotografi af en AD-AY-model, sender jeg Dem et sådant.

Kun hjulene og tagprofilet er købt, medens alle de andre dele er hjemmefremstillet.

Modellen er i skala 0, og som materialer er anvendt foruden de nævnte:

Vognsider: 2 mm krydsfiner  
Boggier: 4 mm plexiglasplade  
Vinduer: ½ mm acetatplade  
Trin: ½ mm messingplade  
Buffer: 1 mm messingplade.

Med venlig hilsen  
Poul Nielsen.



Model af AD/AY i spor 0

## Old Timers.

Denne gang bringer vi en tegning af en ældre 2-akslet personvogn. Det er DSB's II og III kl. litra Bj 665.

Bygget i England og Danmark (Randers) i 1868—74.

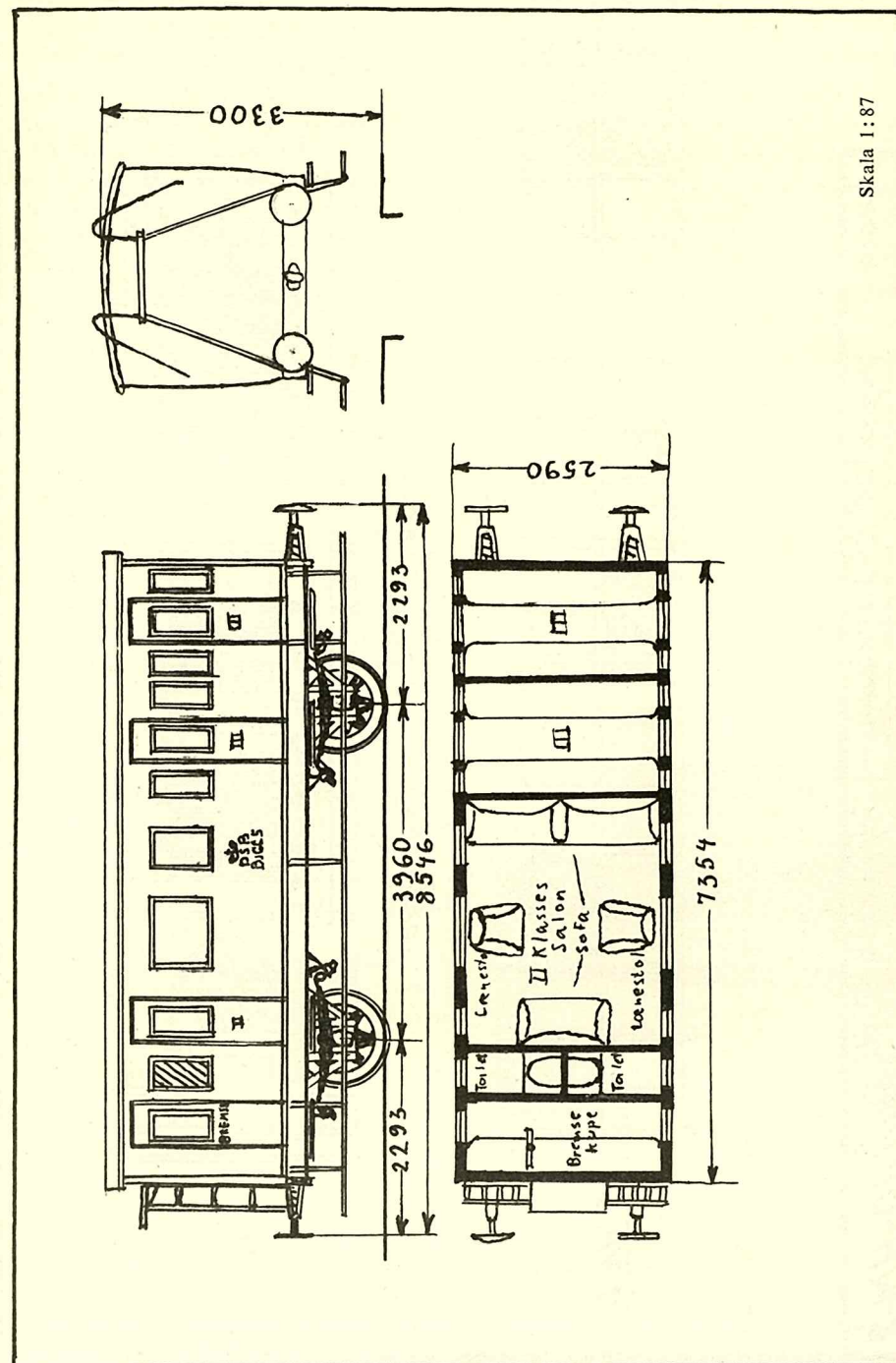
Taravægt: 9300 kg.

Pladser: 8 paa II kl.  
20 paa III kl.

Farver: Grå (tagpap).  
Mat vinrød vognkasse.  
Sort undervogn.

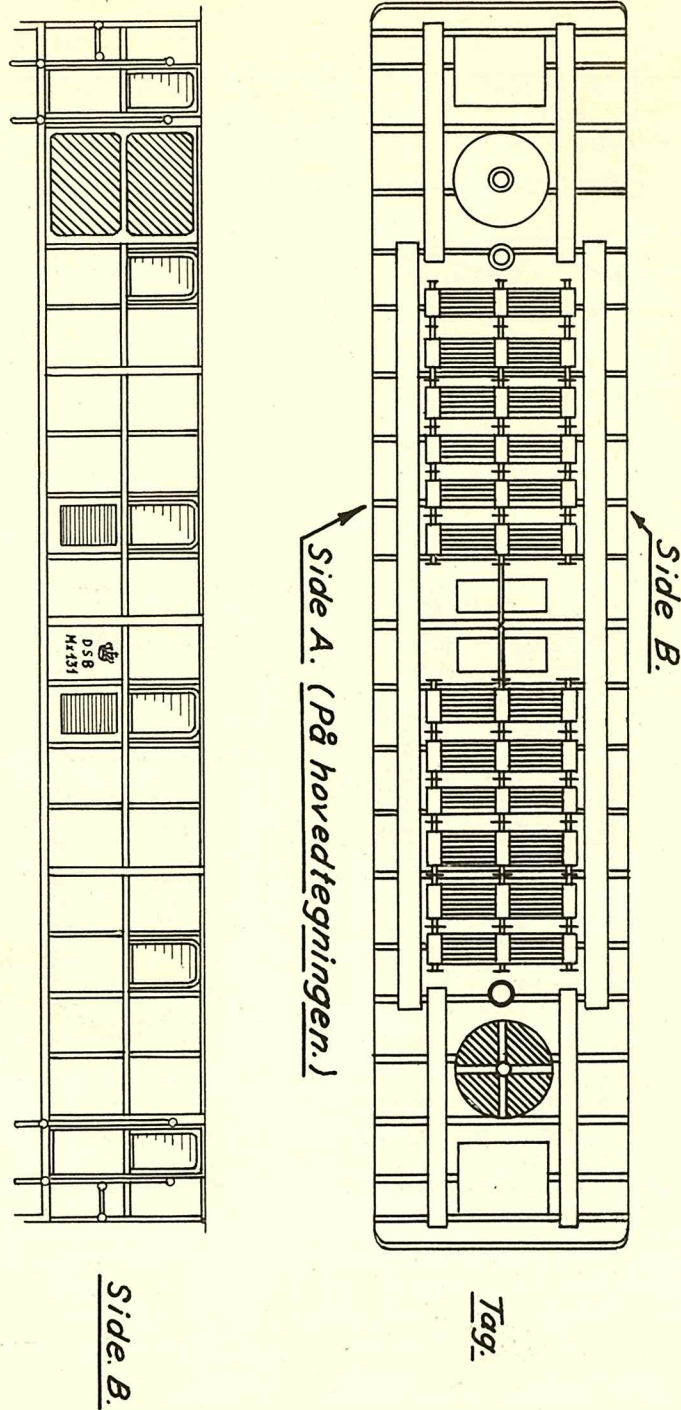
Vognen bygges bedst i metal, da de små, tætsiddende vinduer er næsten umulige at få til at stå helt pæne i træ. Hjulene er egerhjul, og man får det bedste resultat, hvis man udsaver akse-gaflerne af messing, da de i handelen værende gafler er for klodsede.

Ib Nielsen.



Skala 1:87

Skala HO - (0)	Tegnet	28-12-53	Klassen 1:87	Supplement til tegning af ltr. Mx	adHO-HM-2
	Målestok				



## INDUSTRI-nyt.

TRIX LTD. i England har blandt sine nyheder i år en virkelig morsom ting, der leder tanken hen på det amerikanske LIONEL og AMERICAN FLYER. Det drejer sig om en kul- eller malmvogn, som i forbindelse med en særlig skinne ved tryk på en knap ved kommandopulten automatisk tipper sin last af kul, grus eller malm. Sættet leveres med både vogn, kontaktskinne, trykknop, kul, kulgård og tillige en skovl(!) til at læsse vognen igen. Prisen herhjemme ville blive ca. 55 kr. for hele sættet, altså en ikke helt billig spøg, men vognen alene vil derimod kunne erhverves for ca. 23 kr.

★

I december-nummeret nævnte vi i forbindelse med DMT's nye signaler, at vi ville bringe en nærmere omtale af disse. Da vi imidlertid endnu ikke kan bringe de rigtige billeder heraf, må vi bede vore læsere have tålmodighed lidt endnu.

BP.

## Hvad med strømmen? (3)

Hvor der på anlægget findes blindt endende spor, kan strømmen tilføres det sidste stykke af sporet gennem en trykknop, således at man uden risiko kan lade loket køre, til det stopper af sig selv.

Når det atter skal starte, holdes da blot trykknappen nede, indtil toget har nået den almindelige sektion, hvor det da selv kører videre.

Stopbommen for enden af det blinde spor kan forsynes med en lanterne, der får strøm samtidig med toget gennem en fælles trykknop. Dette arrangement kan lette rangeringen meget på en bane, hvor der er langt fra kommandoposten til rangerterrainet, og hvor der måske tillige er mange blindspor.

BP.

Næste gang fortsætter vi med en lille orientering om 2-skinne drift.

## Flere detaljer.

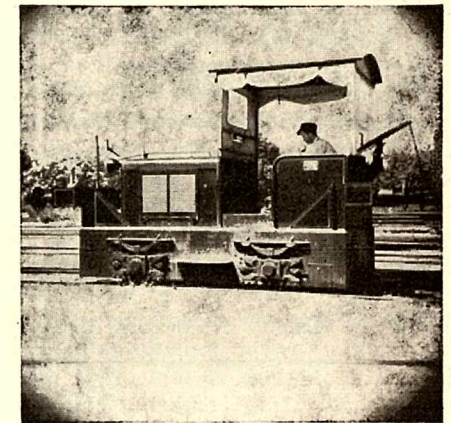
Fra en af vore opmærksomme læsere, Hans Lund, har vi modtaget de på side 6 viste supplerende detaljer til hjælp ved bygningen af det i vort december-nummer omtalte DSB-motorlokomotiv litra Mx., som vi har ladet vor tegner skitsere op.

Vi takker for interessen og glæder os til at se de første resultater, selvom vi jo selvfølgelig er klar over, at et sådant lokomotiv tager lidt mere end en almindelig juleferie at bygge.

Red.

## Fred hviler

over land og bane på nedenstående billede, der er indsendt af en af læserne og viser OKMJ's 2-koblede rangertraktor, bygget på Pedershåb Maskinfabrik i Brønderslev.



De tekniske data er iøvrigt:  
 V8-motor (benzin), 120 hk.  
 Vægt: 5 tons.  
 Akselafstand: 1,6 m.  
 Længde: 4,4 m.  
 Bredde: 2,05 m.

Loket har en topfart på 45 km i timen og trækker 24 læsede aksler.

## Vi bygger en 20 m drejeskive.

Drejeskiven, som vi bringer på midtersiden i dette nr., er en af DSB's nyeste.

Opbygningen af selve drejestellet skulle ikke volde større vanskeligheder, når man først har sat sig ind i tegningen.

Længdedragerne består ligesom de 4 hovedtværdragere af I-profil, hvorpå skinnerne lægges.

Stifterne i Charnier-lejerne fastloddes i lejets øverste del, altså på den korte halvdel af drejestellet. Graven opbygges i en kasse af krydsfiner, som med små vinkler kan fastgøres til underlaget.

Betonfundamentet (det prikkede på tegningen) laves enten af gips eller af papmasse (avispapir oplødt i limvand) overdrysset eller blandet med lidt cement.

Dækket består af tre messingplader, der ridses kraftigt med en spids genstand (som vist på det skraverede stykke); de lakeres med en tynd og mat sort lak, som til sidst slibes over med meget fint smergellærred, så den riflede overflade træder skarpt frem.

Stopstængerne i hver ende (den ene kan eventuelt udelades) glider på et messingbånd og falder ved stop ind i en messingbøsning. De trækkes fri af en lille elektromagnet og skydes på plads af en fjeder.

Drivakslen slibes flad på det øverste stykke, så den kan gå op i det aflange hul i centerstykket. Endelig anbringes 4 à 5 kontaktringe (3 mm brede med 1 mm mellemrum) omkring centrum (på gipsen) for strømtilførsel til de løse drejestel. Såvel disse ringe som messingmufferne ved stopstængerne forsynes med ledninger ud gennem kassen.

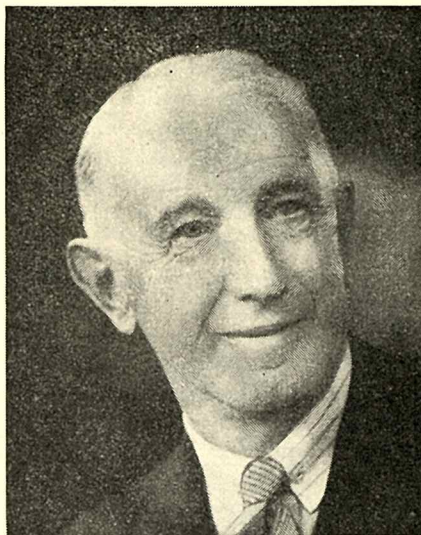
Vi vil senere bringe en udførlig beskrivelse af fjernstyring og fuldautomatisering af drejeskiven.

VL.

## En af hobbyens pionerer.

Den 21. oktober 1953 i sit 76. år døde Mr. W. J. Bassett-Lowke, grundlæggeren af firmaet Bassett-Lowke Ltd., Northampton, England.

Hans navn vil sikkert være mange af vore læsere bekendt, og i forbipgående kan nævnes, at han i begyndelsen af tyverne var med til at starte



W. J. Bassett-Lowke

det efterhånden også herhjemme kendte TRIX modelbane-system, som har mange begejstrede tilhængere verden over.

Han startede sin karriere hos sin far i dennes virksomhed (maskinfabrik og kedelsmedie), men fik snart smag for den mere forfinede teknik, som bl. a. krævedes til at fremstille f. eks. modeller af dampmaskiner, lokomotiver etc., og i de følgende 50 år fremstilledes fra hans værksteder alle tænkelige modeller af lokos, skibe, stationære anlæg i enhver skala, fra de mindste til de største, bl. a. modeller af de to kendte oceandampere »Queen Mary« og »Queen Elizabeth«, som nu står udstillet i Cunard's lokaler i New York.

BP.

## Litteratur-nyl.

For alle, der er interesseret specielt i engelske baner og tillige i TRIX, er den i England udgivne TRIX TWIN RAILWAY: »Permanent Way Manual« v/ den kendte jernbaneekspert Henry Greenly, absolut en bog af virkelig interesse. Den bringer på sine 88 gennemillustrerede sider en udmærket vejledning i *brugen* af en modeljernbane og den dermed forbundne rigtige opstilling og placering af anlæggets forskellige dele. Man sættes ind i sporplanlægning og kørsel efter køreplan, rangering i alle former, sikrings- og signalanlæg, ja kort sagt alt, hvad man sætter sig til at spekulere over, når man har mere end en oval på gulvet til jernbane. (Pris kr. 5,75).

»Die Deutsche Bundesbahn in Wort und Bild« v/ Dr. J. Kurze

er et nydeligt 80 sider stort kart. hefte på kunsttrykpapir i kvartformat. Der bringes her et fint udvalg af billeder fra DB's mange arbejdsområder, person- og godstrafikken med bane og pr. skib, signaltjeneste, billeder fra broer og tunnel o. m. m. En bog for den, der sætter pris på virkelig gode billeder fra jernbanerne. (Pris kr. 11,00).

Og så er

»Deutscher Bundesbahn Kalender« udkommet — som sædvanlig i fineste udstyr og med mange farvebilleder. Den plejer altid at blive udsolgt næsten omgående — så bedre anbefaling kan man vel ikke give den.

(Pris kr. 8,50).

Noget nyt

er det sikkert for de fleste, at der i Østtyskland (Deutsche Demokratische Republik) udgives et blad for modeljernbanebyggere. Det hedder »Der Modelleisenbahner«, udkommer på 2. år med 12 numre pr. år og fåler absolut sammenligning med de bedste blade i de vestlige lande, — ja, det er i mange henseender endda bedre end

de øvrige blade, der beskæftiger sig med vor fælles hobby. Der er ualmindelig gode byggebeskrivelser af vogne, lokomotiver, transformatorer m. m., og MB-nyt håber i nær fremtid at kunne bringe smagsprøver herpå. Prisen i Danmark kan endnu ikke opgives, men vi håber allerede i næste nummer at kunne opgive abonnementspris.

I den forløbne måned er også »Trix Express« kataloget 1953 kommet i handelen og bringer i udmærkede reproduktioner de sidste nyheder i vogne, skinner og tilbehør, som vi forøvrigt tidligere har præsenteret noget af for vore læsere. Mange modeller er blevet billigere, og dette gælder også nyhederne, som alle er holdt i et rimeligt prislag. (Katalogets pris: 1 kr.).

★

## Der er lige hjemkommen en sending af de morsomme og dekorative FALLER HUSE

Der er alt fra banehytter over ledvøgterhuse til stationer i alle størrelser — og der er bungalow's, villaer, restauranter, butikker, kirker og møller med indbygget motor. Endvidere tunnelportaler, træer af alle slags, stakitter, borde og bænke.

Det rigt illustrerede katalog (28 sider) m. dansk prisliste sendes mod 1,00 kr. i frimærker.

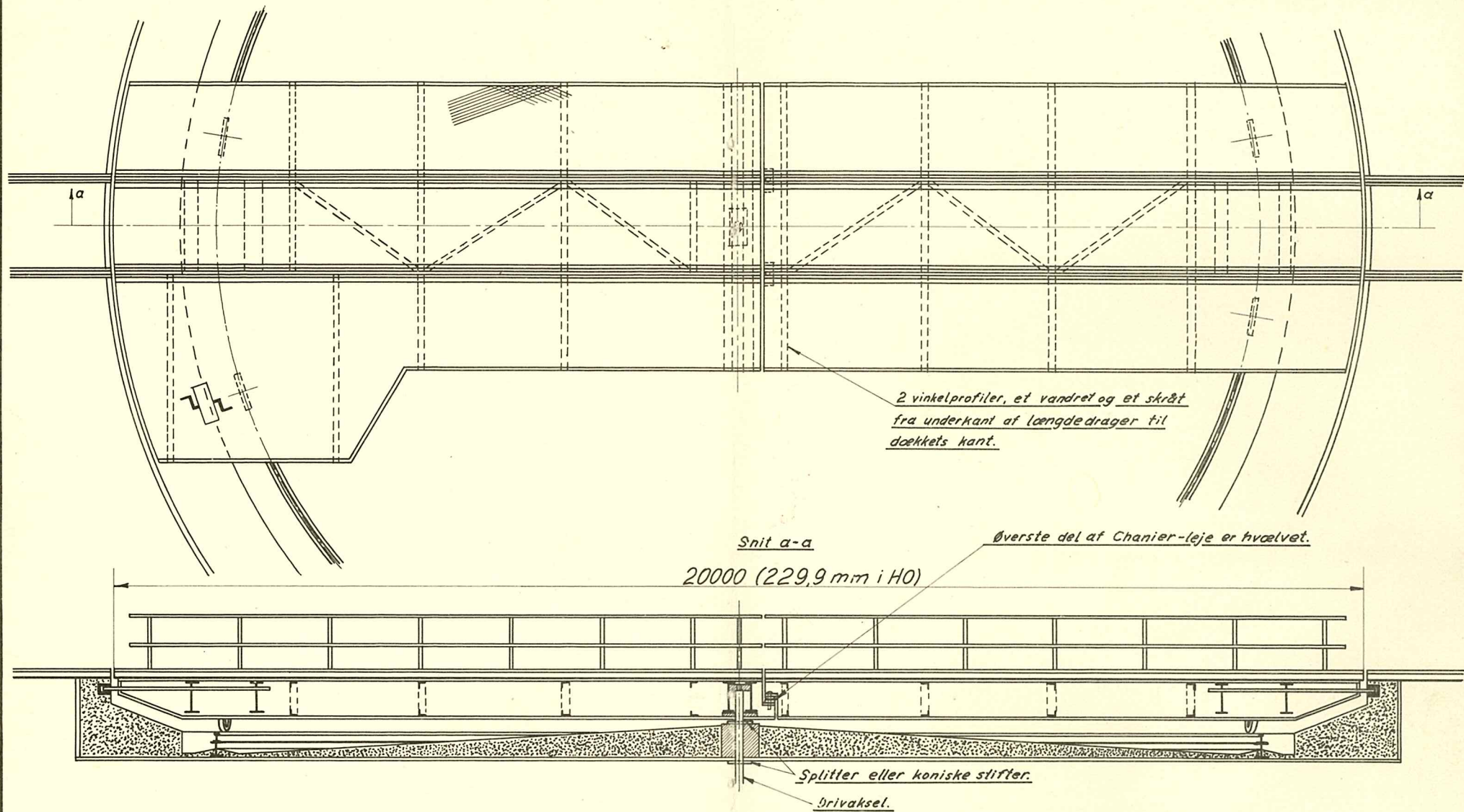
## GEBR. FALLER (SCHWARZWALD)

Enerepræsentation for Danmark:

### BENT PALSDORF

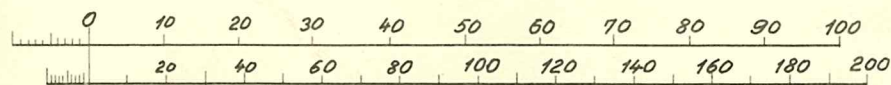
Holmens Kanal 32 — København K.

Tlf. Byen 5703 — Postkonto 53761

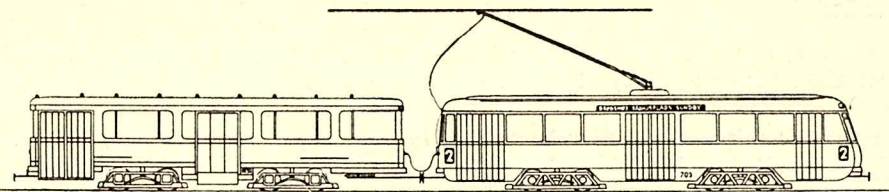


H0-1:87

0-1:45



Skala	Tegn.	20-12-53.	V. Hansen	20m drejeskive	HO-SP-1.
HO - (0)	Målestok:		1:87	m. Charnier-led.	



## Fra kaperovogn til den nye linie 2

af Leif Bang og John Lundgren. Som kilde er delvis benyttet Sporvejenes festskrift

### Elektrificeringen og sporvejssammenslutningen.

Efter at den nye og stadig gældende sporvejslov udstedtes i 1895, kom revolutionen indenfor sporvejsdriften med elektrificeringen, da det nystiftede »Nørrebro elektriske Sporvej« torsdag den 4. marts 1897 åbnede driften, først med to af de fra Tyskland ankomne mørkerøde akkumulatorvogne (fig. 1) i forbindelse med hestekørsel, men fra 1. maj med fuld elektrisk drift. Der var stor glæde hos københavnere over »den nye Fremtoning, der kaldtes den elektriske Sporvogn«, og passagererne strømmede til. Vognenes motorer var temmelig svage (8 kW), og da de mange igangsætninger — efter standsning på anfordring — slutte for megen strøm, indførtes fra 31. marts 1900 særlige stoppesteder, der efterhånden anvendtes ved alle de elektriske anlæg. Glæden over de nye sporvogne skulle dog ikke vedvare, da akkumulatorerne under opladning og brug udbredte en mindre behagelig syrelugt, som forgæves søgtes fjernet, men efterhånden indkom så mange protester og adresser mod »syrevognene«, at borgerrepræsentationen i sommeren 1901 vedtog, at luftlednings-systemet skulle indføres på Nørrebro-linien.

Forslag om den almindelige elektrificering af de københavnske sporveje blev fremsat i efteråret 1897 som led

i en plan for en samlet sporvejsordning, hvorefter Københavns kommune skulle erhverve koncession i 40 år på byens daværende og kommende sporvejslinier og derefter bortforpagte hele driften til et nyoprettet selskab. Den 22./23. juli 1898 afsluttedes så kontrakt mellem Københavns kommune og det under 22. april s. å. dannede »A/S De københavnske Sporveje«, og den 9. august s. å. meddelte indenrigsministeriet kommunen den fornødne eneretsbevilling for et tidsrum af 40 år fra 1. august at regne.

Da sporvejssammenslutningen fandt sted den 1. august 1898, var der i København og Frederiksberg ialt 187 hestesporvogne og 65 hesteomnibusser med ialt 1400 heste. Der fandtes to typer hestesporvogne — toetages, der altid blev trukket af 2 heste, og eenetages, hvortil der efter vognstørrelsen og den tilstræbte kørselshastighed blev anvendt een eller to heste, — men den væsentligste forskel mellem de enkelte vogne i den ret brogede samling køretøjer, som hestesporvognene bestod af, var at finde i vinduesinddelingen og tagformen. — Den eneste endnu bevarede hestesporvogn fra linien Højbro — Istedgade — Vestre Kirkegård er »Hønen«, som har tilhørt »Kjøbenhavns Sporvej-Selskab« og er bygget af N. P. Lemming, København. Den

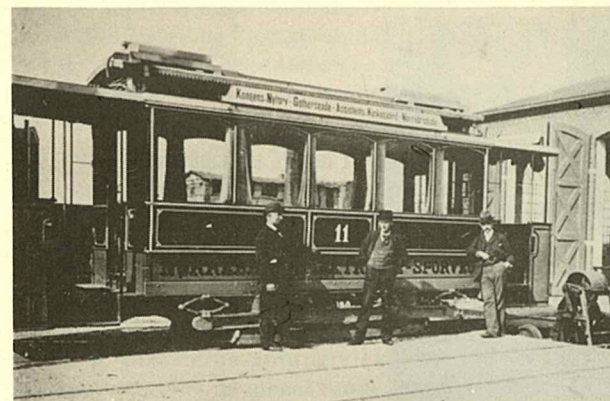


Fig. nr. 1  
Akkumulatorsporvogn  
på Nørrebro-linien

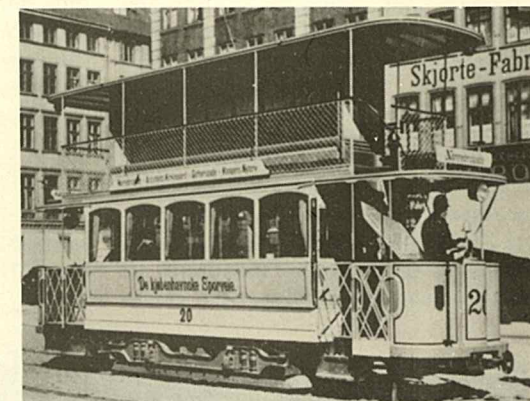


Fig. nr. 2  
2 etages akkumulatorsporvogn  
efter sporvejssammenslutningen

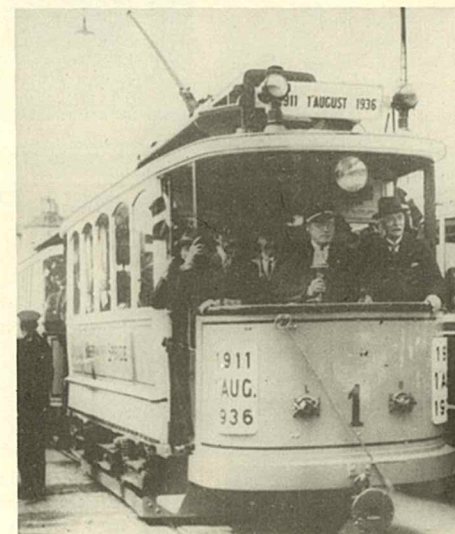


Fig. nr. 3  
Tidligere akkumulatorvogn nr. 17  
ombygget ved  
jubilæumscavalcaden  
1. august 1936

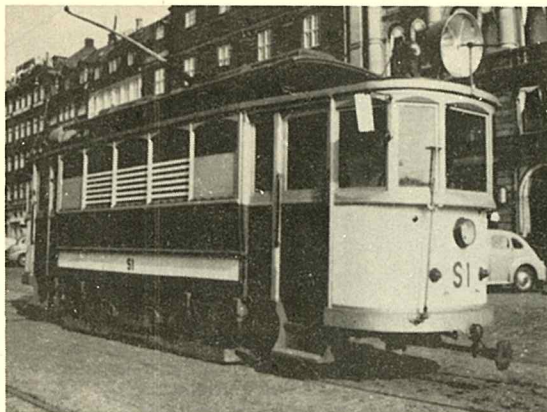


Fig. nr. 4  
Tidligere akkumulatorvogn  
som skinneslibevogn

Fig. nr. 5  
Farimagsgade-linien  
(v. Østerbrogade)

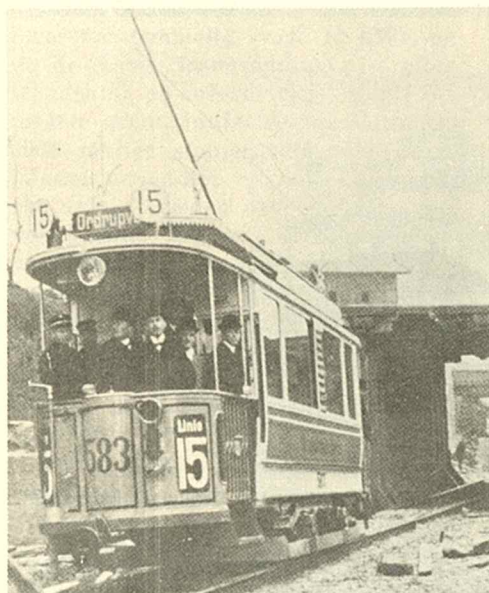


Fig. nr. 6  
Linie 15 ad Hellerupvej,  
ved statsbaneviadukten,  
på vej mod Ordrup

står nu i Tivoli i København. Den har 14 siddepladser og  $2 \times 4$  ståpladser, ialt 22 pladser. Akselafstanden er ca. 1,6 m, vognlængden ca. 5,25 m, bredden ca. 2,1 m og vægten ca. 2,3 tons. Med fuldt læs har hesten skullet trække 4 tons.

Desuden fandtes 23 elektriske sporvogne, nemlig akkumulatorvognene på Nørrebro-linien. Disse vogne var større end hestesporvognene, idet de havde 20 sidde- og 14 ståpladser, og da de foruden nyttelasten skulle bære det under vognsæderne anbragte akkumulatorbatteri, blev de meget tunge. Overvognen var i alt væsentligt konstrueret af træ eller lignende principper som hestesporvognene og hvilede på et fjedersystem bestående af skrue- og dobbelte bladfedre, som blev båret af en undervogn konstrueret af sammennittede, pressede plader (fig. 2).

Da akkumulatordriften efter få års forløb indstilledes, blev alle 23 vogne, 18 eentages (nr. 1—18) og 5 toetages (nr. 19—23) ombygget til drift med strøm fra overledningen. Nr. 1—19

blev udrangeret i 1933. Nr. 17, 18 og 19 indsattes som arbejds- og rangerogvne, nr. 17 dog kun til 1936, hvor den blev ombygget ved jubilæumskalkaden den 1. august og kørte som vogn nr. 1 (fig. 3). Nr. 20—23 udrangeredes 1951. Nr. 21, 22 og 23 kører nu som skinneslibevogne nr. S 1—3 (fig. 4).

*Sporvejssammenslutningen* betød væsentlige fordele med hensyn til anlæg af linier, vedligeholdelse af anlæg og sporareal, enhedstakst og omstignings-system, men vigtigst var dog den almindelige elektrificering og tilrettelægning af linieføringen, hvortil de grundlæggende arbejder blev udført af »A/S De københavnske Sporvejes Anlægsadministration«.

Efter en række forskellige faser, hvor snart overjordisk og snart underjordisk tilledning, snart akkumulatører og snart kombineret drift havde autoriteters og sagkyndiges sympati, sejrede efter sporvejsudvalgets betænkning af 31. marts 1900 luftledningssystemet,

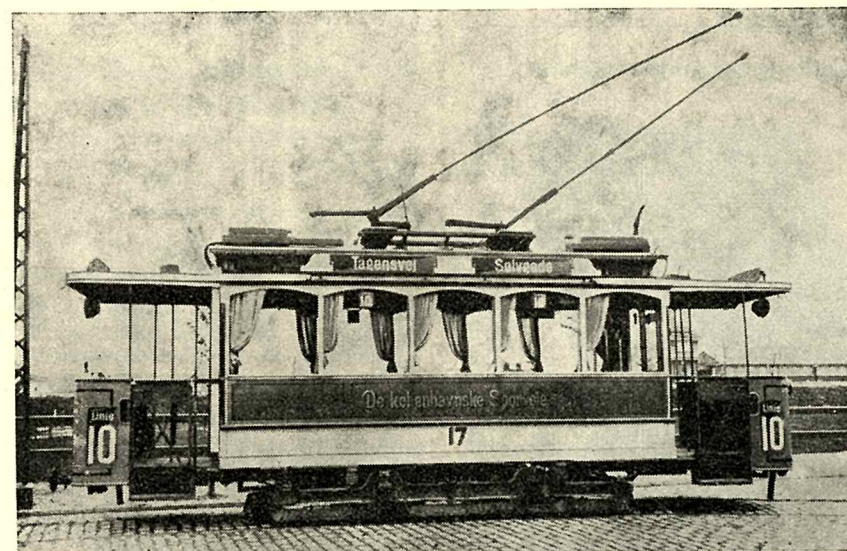


Fig. 7. — Tidl. akkumulatorvogn ændret til kørsel med overledning på dobbeltpolet strækning.



og torsdag den 1. august 1901 åbnedes da som den første københavnske luftledningsstrækning linien Enghavevej — H. C. Ørstedsvvej — Griffenfeldts-gade til Kapelvej for driften. I september måned fulgte Farimagsgade-linien, og i løbet af 1902 gennemførtes, samtidig med indførelsen af linienumre, i alt væsentligt elektrificeringen. Den lille enspændige Farimagsgade-sporvogn havde i folkemunde almindeligvis været kaldt »Hønen«, men ved Farimagsgade-liniens elektrificering (fig. 5) overflyttedes dette øgenavn, eller kælenavn, om man vil, til Nørregade-hestesporvognen og bibeholdtes her til dennes endeligt i 1917.

Af datterselskabet »A/S Tuborg—Klampenborg elektriske Sporvej«, senere N.E.S.A., etableredes i 1903—04 og 1908 sporvejslinier ad Strandvejen til Klampenborg og ad Hellerupvej—Bernstorffsvej til Ordrup, hvilke linier dog i et og alt var undergivet moderselskabets drift og styrelse (fig. 6).

Da sporvejene elektrificeredes, krævede man af frygt for »vagabonderende strømme«, at vognene i den indre

by skulle køre med 2 stænger (fig. 7), således at returstrømmen i stedet for som nu gennem skinnerne blev ledet tilbage til el-værket gennem en ekstra køretråd. Dette fordrede selvfølgelig en omhyggelig isoleret ophængning af de 2 køretråde. Da man derfor efterhånden blev klar over, at den i begyndelsen nærede frygt sikkert var overdreven, blev man i 1912 enige om at afskaffe den negative køretråd og at anvende skinnerne som returledning ligesom på den øvrige del af nettet, og man har ikke senere konstateret ulemper som følge heraf.

(Fortsættes med vogntyperne efter indførelsen af el-driften).

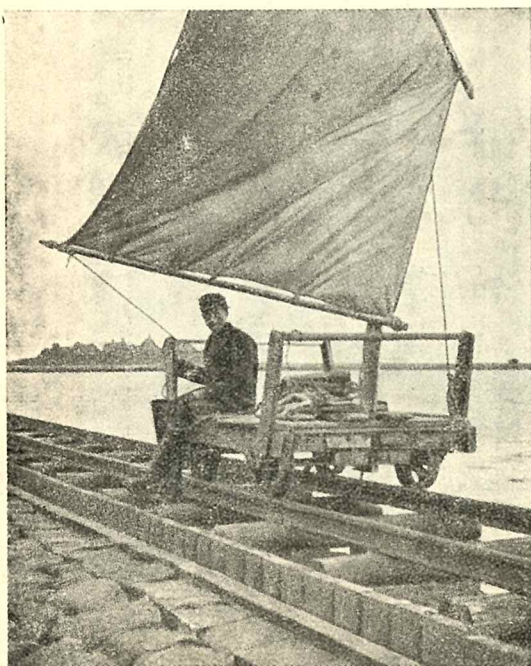
★

## Meddelelse!

En indholdsfortegnelse til »Modelbane-nyt« årgang 1953 er under udarbejdelse og vedlægges MB-nyt med februar-nummeret.

Red.

## En bane med vind i sejlene



OG SÅ ER DER

## SPORHUNDEN

som mener, at julen vel næppe, i de hjem, hvor man har fået tog i julegave, kan være gået helt sporløst hen...

omtalte vi i nr. 3/52 af MB-nyt, og her bringer vi et billede af lokomotivet, — undskyld, det er måske et stærkt udtryk, for drivkraften er vinden, og sejlet må man manøvrere med, så hastigheden bliver passende. Køretøjet benyttes fortrinsvis til udbringning af post til beboerne på Halligen i Tyskland, og blot der er vind, får de også deres post rettidig.

# Valby Hobbyforretning

Mølle Allé 16

K. ELMBORG

Valby 2266

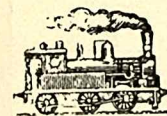
Alt indenfor Hobby

Fabrikation af Tilbehør og specielle Modeller

Alt fremstilles på vort moderne Værksted

## Bemærk!

Siden 9. november 1953 har MB-nyt haft postadresse VIRUM i stedet for LYNGBY. Bemærk venligst dette, når De næste gang skriver til os!



## MODELBA NE-tips

Til ledningsføring på faste anlæg, er øskner i forskellige størrelser udmærket egnede til at ordne ledningerne i bundter under bordpladen. De kan ordnes efter grupper og giver samtidig et pænt udseende af pladen under bordet.

## Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

**Märklin HO-skiner** (førkrigstype) og sporskifter købes.

**MÄRKLIN-Specialisten,**

B. Palsdorf, Holmens Kanal 32. K.

**12 fotos af danske lokomotiver** i postportformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Virum.

Februar-nummeret er i handelen fra 9. februar.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum. — Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

Annøncer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ØRDRUP 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 12 numre om året. Årsabonnement 12 kr., udland 14 kr.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K. K. Elmborg, Mølleallé 16, Valby.

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89.

AARHUS:

Berg Radio, Guldsmædgade 40. Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox125, Oslo. — (Også abonnement).

ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.) 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side 30,00 kr., 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.) Rubrikannoncer betales ved bestillingen.

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 10. i måneden forud.