

MÄRKLIN — nyheder og katalog er nu hjemkommet. Kataloget sendes mod kr. 1,75 i frimærker.

Fleischmann — katalog med dansk prisliste mod kr. 1,25 i frimærker.

TRIX — katalog og nyheder fremkommer først i november.

Gebr. Fallers — katalog kr. 1,50 rigt illustreret 60 sider mod kr. 1,75 i frimærker. Mange morsomme nyheder.

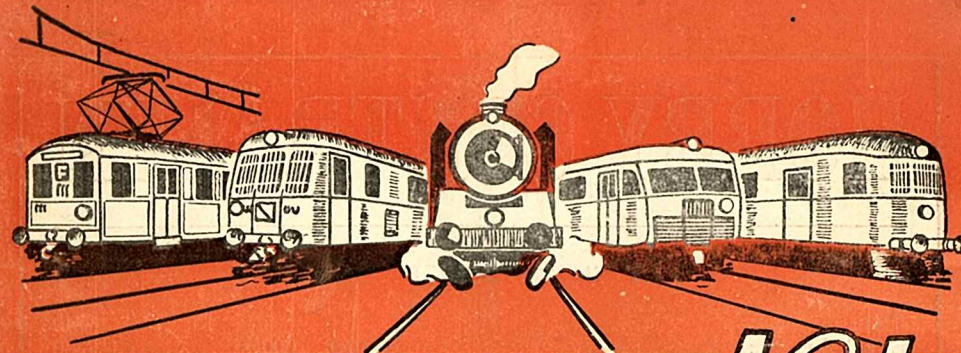
Scenery — det danske sortiment i materialer for landskabsopbygning.

Strømateriale i poser à 0,40 (rød, grøn, gul, orange, brun, grå o.s.v.) Træer — løv- og birketræer i 2 størrelser 1,25 og 2,00. Klumper til buskadser pr. pose 1,20 o. m. m.

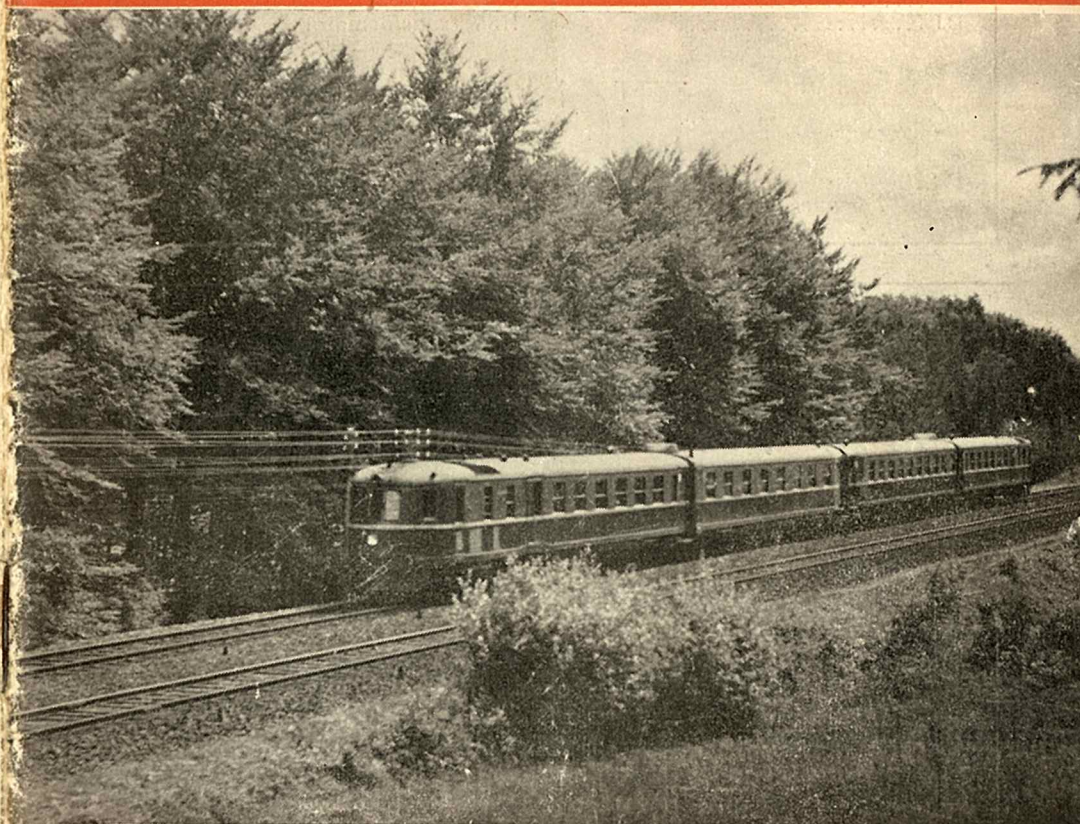
BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
København K.

Telefon BYen 5703
Postkonto 53761



MODELBANE *Nyt*



PRIS
150

3. ÅRGANG

OKTOBER 1954

10

HOBBY CENTRALEN

ALT TIL MODELJERNBANER

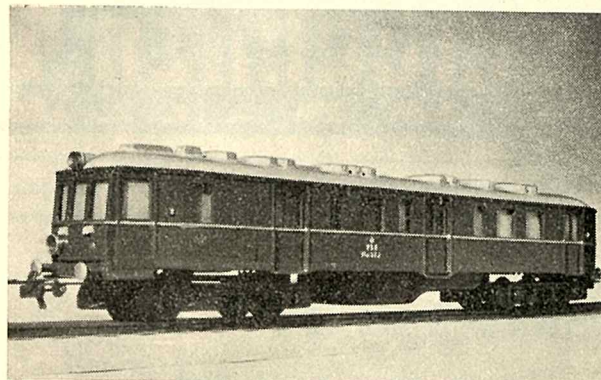
H.O.			
E.G.C. byggesæt til		Skinnehager, 1000 stk.....	3,00
Godsvogne		Harmonikaer	1,15
Litra PB	1,00	Batterikasser pr. sæt	0,50
Litra QH — PFR	1,50	Udstansede byggedele til huse	
Litra IKS — ZA	2,00	udført i plastik	
Person- og Postvogne		Døre (to forsk.) pr. stk.	0,35
Litra AC — CM — CR —		Vinduer (tre forsk.) pr. stk. ..	0,35
DC — CD	6,00	Porte (to forsk.) pr. stk.....	0,35
CU	6,50	Perronlampe, meget fin	3,85
DJ	4,45	HSV transformator	65,00

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

Prislister tilsendes mod 40 øre i frimærker

I vinter skal vi alle køre med

Long

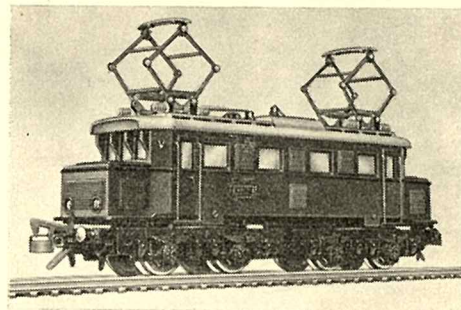


Den forbedrede udgave af Mo-motorvognen leveres nu med 1/2 års garanti. Den er forsynet med perfektomskifter, frontlys i begge ender, som skifter automatisk ved retningen — ny motortype, nylonkardan nylontandhjul

kr. 115,00
Long — Taga 3158 u — Taga 2440 y

Fleischmann

Den store succes!



Elektrisk ekspresstogslokomotiv nr. 1335, model af det tyske Reihe E 44. Et hurtigt, men tillige kraftigt lokomotiv, som også er velegnet til hurtige godstog. Det er forsynet med rigtige bogier og med omskifter mellem jord- og luftledning.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A København K. Tlf. C. 9117 - 9118

Der sker noget i provinsen!

Nedenstående 2 hobbyforretninger har slået sig sammen om udarbejdelsen af det helt rigtige hobbykatalog med ca. 300 illustrationer, omfattende alt indenfor: Modelbaner, importerede og danske, modelfly, skibe, biler, hobbyværktøj o. m. a. — Kataloget omfatter selvfølgelig også alt i tegninger, løsdele og tilbehør for selvbyggere.

Vi sender dette store katalog over hele landet mod indsendelse af kr. 1,50 til nærmeste Forretning.

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vestergade 89
Odense

AARHUS HOBBYFORRETNING

Frederiksgade 17
Aarhus

Husk!

Annoncer til julenummeret
bedes indleveret senest den 5. november!

Miniaturbahnen

Det førende tyske modeljernbaneblad

Fås i løssalg: kr. 3,70 pr. nr.
(prøvenummer mod kr. 2,75 i fri-
mærker)

Årsabonnement kr. 58,00 (16 nr.).
Af gamle numre kan endnu fås de
fleste i 1951, 52 og 53



Endvidere kan anbefales den
uundværlige

Modellbahn-Streckenpläne

som med 90 forskellige for-
slag til baneanlæg byder på
noget for enhver smag.

Pris: kr. 5,50 (3. oplag)

Generalagentur:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
København K.

Telefon BYen 5703
Postkonto 53761

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årgang

Oktober 1954

nr 10

Lidt om BYBANER

OVERSIGT OVER OSLO'S NÆRTRAFIK

Forstadstrafikken i Osloområdet er delt mellem lokaltog på NSBs fjernbanelinier, en række selvstændige forstadsbaner samt nogle hurtigsporvognslinier, der ude i forstæderne kører på eget terræn.

Statsbanerne har fire jernbanelinier, der går ind til Oslos to banegårde. Fra sydvest kommer *Drammensbanen* ind til *Vestbanegården*, og fra hvert af verdenshjørnerne nord, øst og syd kommer en bane ind til *Østbanegården*. Som det ses, bliver der et „jernbanetomrum“ mod nordvest, hvori der er anlagt tre forstadsbaner. Disse går i tunnel fra *Nationalteatret* til *Majorstua station*, hvorfra de forgrener sig ud i forstæderne.

De tre af banerne, nemlig *Holmenkollbanen*, *Sognsvannbanen* og *Grini-Roabanen* drives af A/S Holmenkollbanen, der blev stiftet i 1896. Togene på disse baner er ganske korte, 1—2 vogne, på grund af liniernes stærke stigninger og små kurveradier. Dog kan der gå 4-vognstog på næsten alle strækningerne. Vognbredden derimod er den største, der anvendes på forstadsbaner med normalspor, nemlig 315—320 cm.

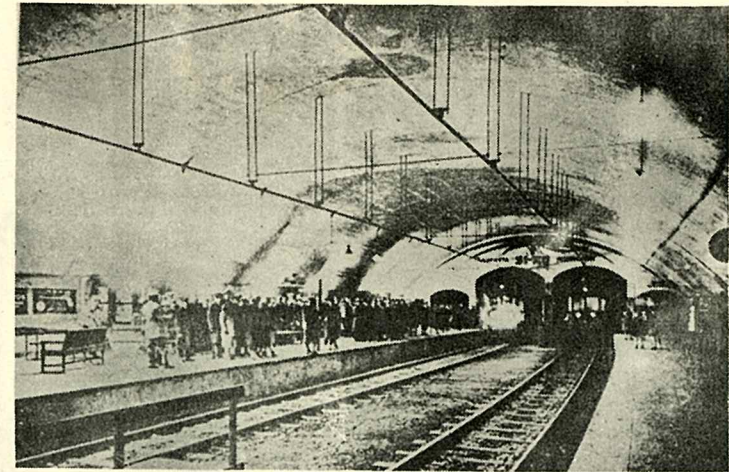
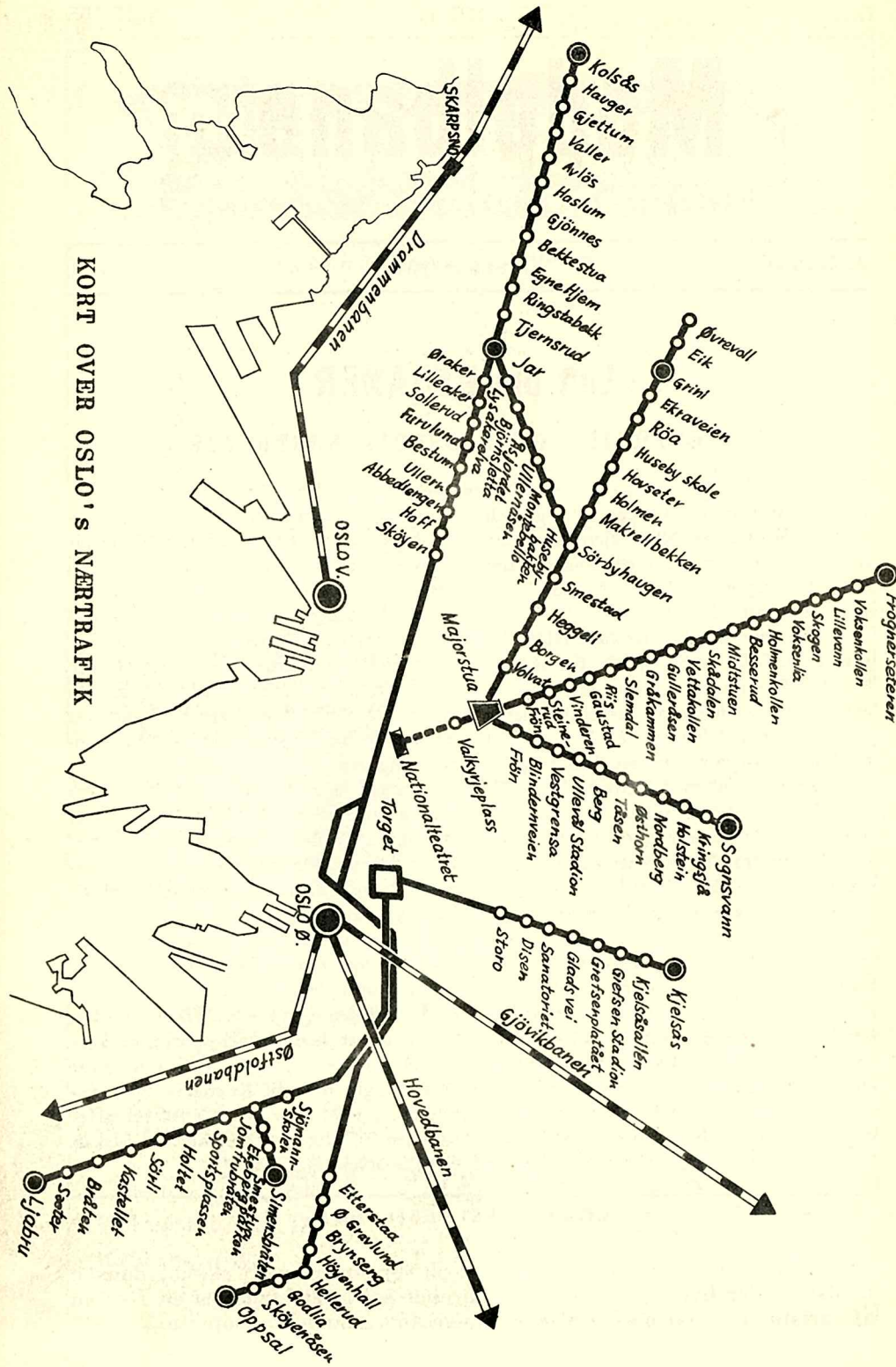
Som navnet Holmenkollbanen siger, fører banerne fra Oslo op til de nærliggende vintersportscentre. For at undgå besværet med passagerernes ski og stave inde i vognene, bliver der om vinteren anbragt små remme tæt op til hinanden uden på vognene under vinduerne. I disse remme kan de rejsende selv fastspænde deres ski. Da skiene står lodret op foran vinduerne, er det muligt inde fra vognene at holde kontrol med dem.

Den fjerde af banerne, der går ud fra Nationalteatret er *Kolsåbanen*, som ejes af A/S Bærumsbanen. Vognene på denne bane er strømlineformede og malet i en mørkeblå farve i modsætning til Holmenkollbanens brune og rødbrune vogne.

A/S Bærumsbanen blev startet i 1892 under navnet *Kristiania elektriske Sporvei* og drev oprindeligt sporvejstrafik sammen med *Kristiania Sporveisselskap* (stiftet 1874) og et kommunalt sporvejselskab, der blev oprettet i 1899, men i løbet af kort tid gik over til *Kristiania Sporveisselskap*. I 1924 blev de to selskaber slået sammen til det halvkommunale selskab Oslo Sporveier.

VORT FORSIDEBILLEDE

viser denne gang et af vore »røde lyn« på vej gennem vort skønne danske landskab, der hvad enten det er regn eller sol altid byder på en rigdom af variationer, som måske næppe mange andre lande kan opvise.



Nationalteatret station på Holmenkol banen.

Kristiania elektriske Sporvei, der foruden bysporvogne også drev en hurtigsporvognsline vest for byen, Lilleakerbanen, fortsatte selv driften af denne under navnet Bærumsbanen.

Øst for Oslo ligger hurtigsporvognslinien Østensjøbanen, som Bærumsbanen i 1936 lejede af *ALS Akersbanene*. Det var således muligt at drive gennemgående hurtigsporvognsdrift fra de vestlige forstæder, gennem Oslo og ud i de østlige forstæder. I 1948 gik A/S Akersbanene i likvidation og Østsjøbanen blev overtaget af Oslo kommune.

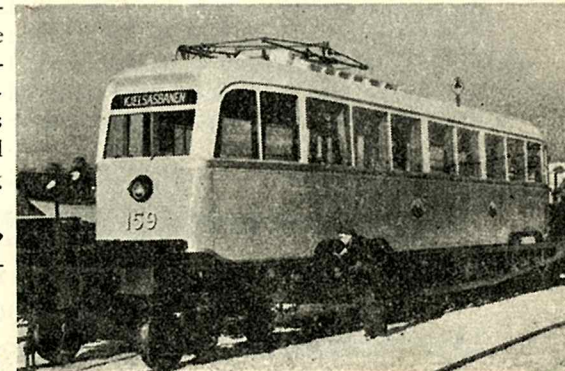
Lilleakerbanen var i 1930 forlænget til Kolsås og man begyndte derpå at projektere en forbindelseslinie mellem Lilleakerbanen og Majorstua station. I 1942 kunne man sende det første tog af sted på Kolsåsbanen mellem Nationalteatret, Majorstua, Jar station på Lilleakerbanen og Kolsås. Lilleaker-Østensjøbanen, som kørte med sporvejsmateriel, blev samtidig afkortet og fik endestation i Jar.

I Oslos nordlige forstæder driver Oslo Sporveier en hurtigsporvognsline, *Kjelsås-*

banen. Den vogntype, der bruges her, anvendes også til bysporvogn samt af Bærumsbanen på Lilleaker-Østensjøbanen. Vognene, der er blevet anvendt siden 1937, er af duraluminium, og der er benyttet gummiindlæg til at hindre stød og rystelser.

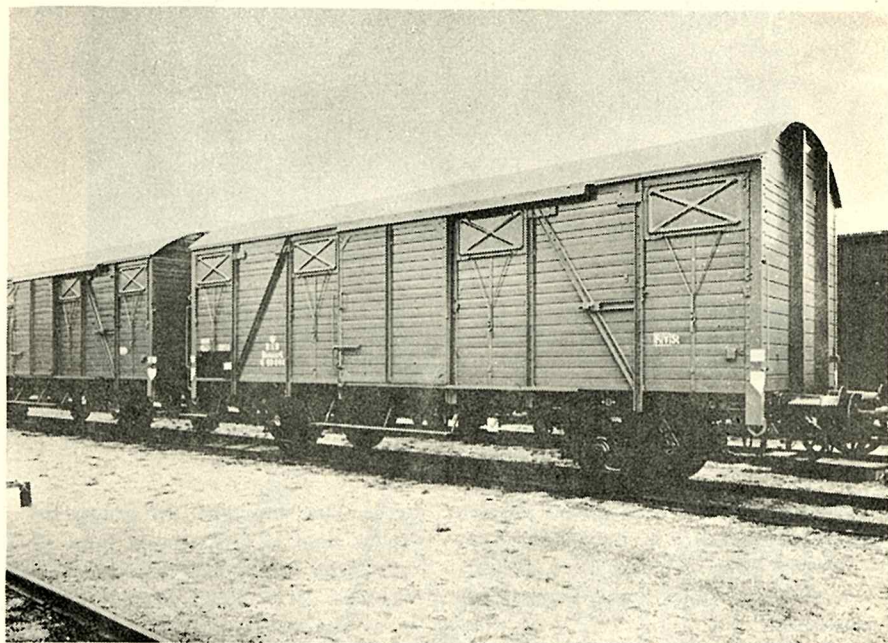
Fra Oslo og ned langs østkysten af fjorden går hurtigsporvognslinien *Ekebergbanen*, der deler sig i to linier, een til *Ljabru* og een til *Simensbråten*.

Vette Jørgensen.



Ny vogn til Kjelsåsbanen

DSB's NYE STANDARDGODSVOGN



DSBs nye standardgodsvogn litra G (uden underlitra), der i et antal af 400 blev bestilt hos Scandia i 1953, er bygget efter de af de europæiske jernbaners standardiseringsråd udarbejdede tegninger. — (ORE, som standardiseringsrådet kaldes, har fået til opgave at konstruere moderne og praktiske godsvogntyper, som skal bygges af alle de europæiske lande, så denne vogntype vil også kunne findes andre steder på kontinentet).

Vognene er — i modsætning til Statsbanerne andre godsvogne — forsynet med tag af stålplader, og af andre nykonstruktioner kan nævnes fjedrende akselgaffler og

leddelt fjederophæng. Standardvognen, der har fået højsiddende bremseplatform og skruebremse, er endvidere forsynet med 4 ventilationsåbninger i hver vognside.

Vognens udseende fremgår i øvrigt af tegning og foto, så til sidst skal blot gives et par data, samtidig med at det tilrådes at aflægge vognen et besøg på nærmeste station.

akselafstand	5,70 m
længde over puffer	10,58 m
tara	12,1 t
last	20 t
bundflade, kv.-m	25,2 m

Numrene er 40.000—40.400.

Ib Nielsen.

MODEL OG HOBBY LØVSTRÆDE 2 - KØBENHAVN K.
(ved Købmagergades Postkontor) Tlf. Byen 3010

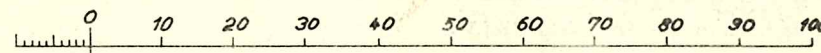
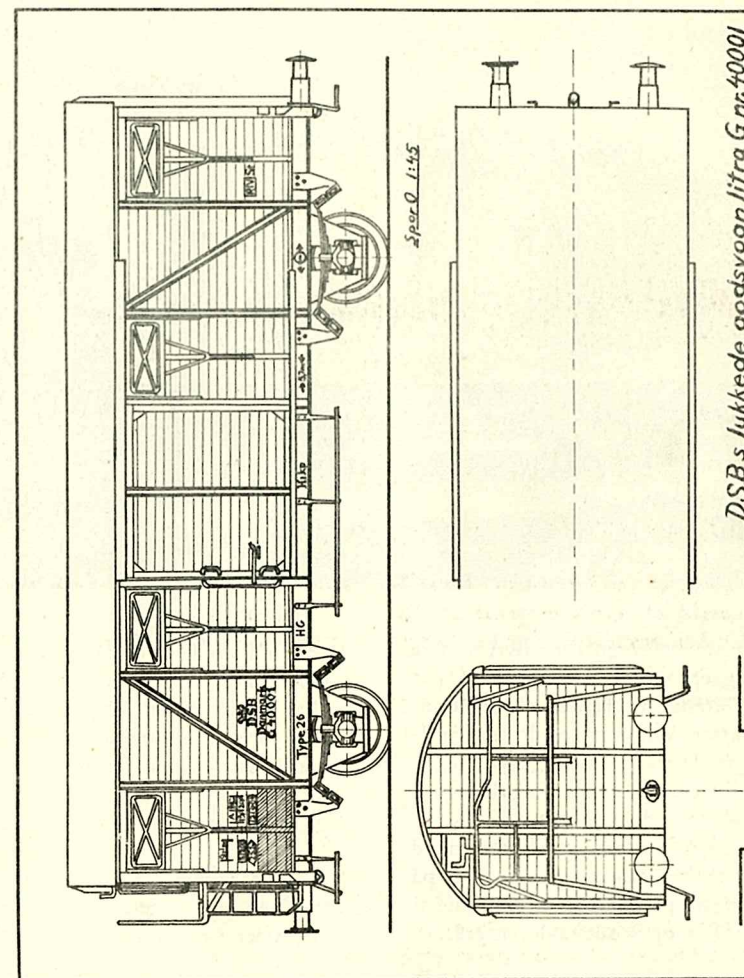
Største udvalg i løsele til modeljernbaner:

HVER MÅNED NOGET NYT

Illustreret katalog kr.1,00

ROKAL katalog 0,85

Tegningen her er gengivet i halv størrelse af spor 0. Til omregning for spor H0 kan anvendes den nederst på siden aftegnede målestok.



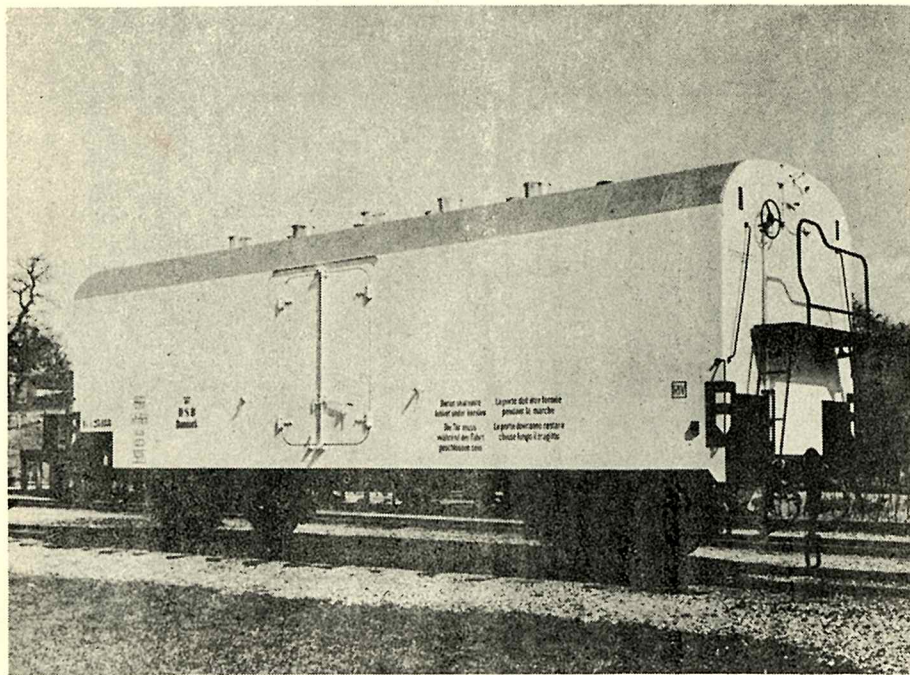
H0 (1:87)

Ib Nielsen 1-8-54

Vi bygger

en IKA kølevogn

Fot. DSB.



DSBs nyeste kølevogn litra IKA står nu på vort byggeprogram. Tegningen af vognen findes indlagt i bladet (HO-HG-6). Til vognkassen kan man med stor fordel anvende en massiv træklods, som beklædes med tykt papir (glat). Vognkassen er hvid, og følgende dele er sorte:

Undervognen, puffere, platforme, håndtag, skruebremse, stiger og samtlige påskrifter. Lynene på gavlene er dog gule på sort bund. Tag og seddeltavle er grå.

Den punkterede linie på gavlbilledet viser rækværkets form i modsat ende, som ikke har skruebremse. Vognen er indrettet til såvel tøris som almindelig is.

Vognen er velegnet for begyndere, men kræver dog omhu, især fordi den ikke har mange dikkedarer til at præge udseendet.

VL

NB! Vor artikel om internationale læseforskrifter er desværre blevet forsinket. Den kommer i næste nummer.

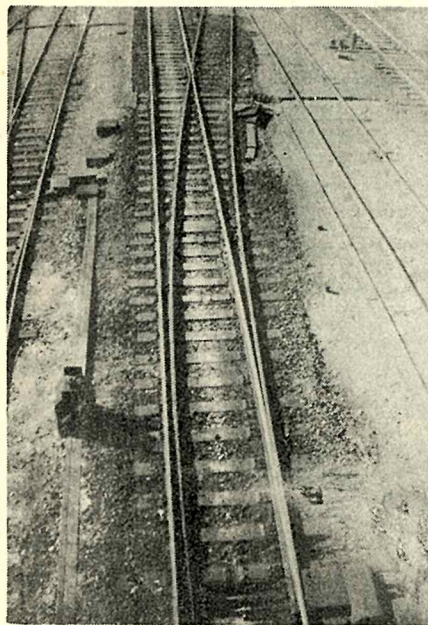
Vi bygger en modeljernbane.

Vi fortsætter denne gang med krydsningssporskiftet, som vi her bringer tegning til. Fremgangsmåden ved bygningen

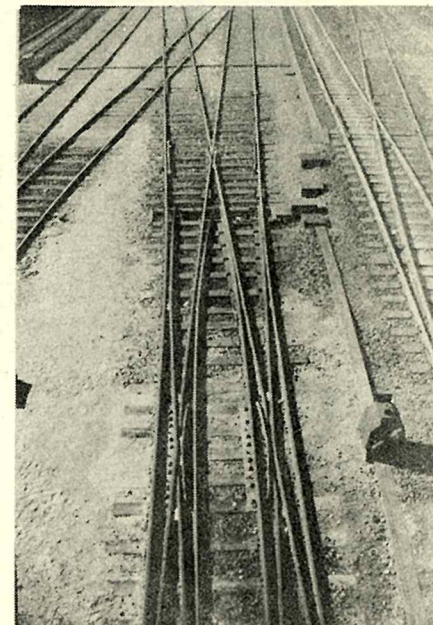
af dette er noget analog med bygningen af et krydsspor, som vi omtalte sidste gang, blot kommer hertil tungepartiet, som er

specielt. Vi har valgt et enkelt krydsnings-sporskifte, da vi tidligere (i nr. 6 og 9) har omtalt det dobbelte, som er en hel del mere kompliceret. Det fremgår for så vidt af tegningen, hvorledes sporskiftet skal laves, men vi skal i næste artikel give nogle tips til bygningen.

Endvidere bringer vi denne gang en tegning til et almindeligt sporskifte med hældning 1:5. Bygningen af dette skulle ikke volde nogen vanskeligheder, når man har læst beskrivelsen til bygning af et sporskifte i forrige nummer af MB-nyt.



Enkelt sporskifte.



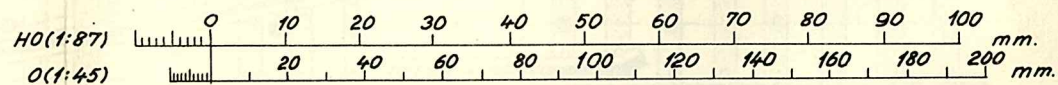
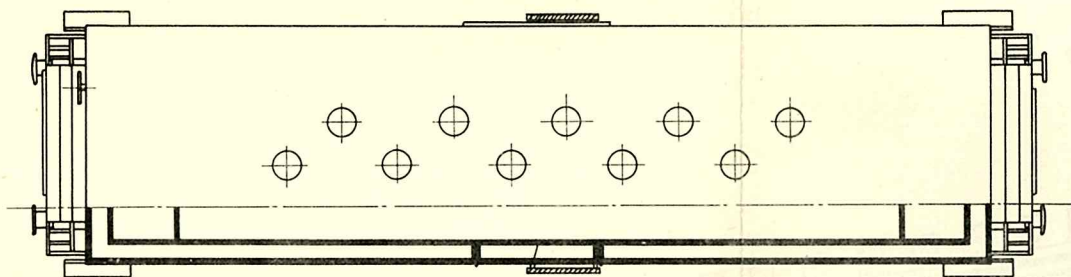
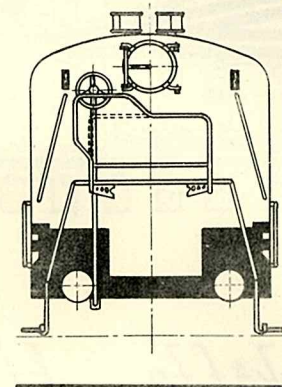
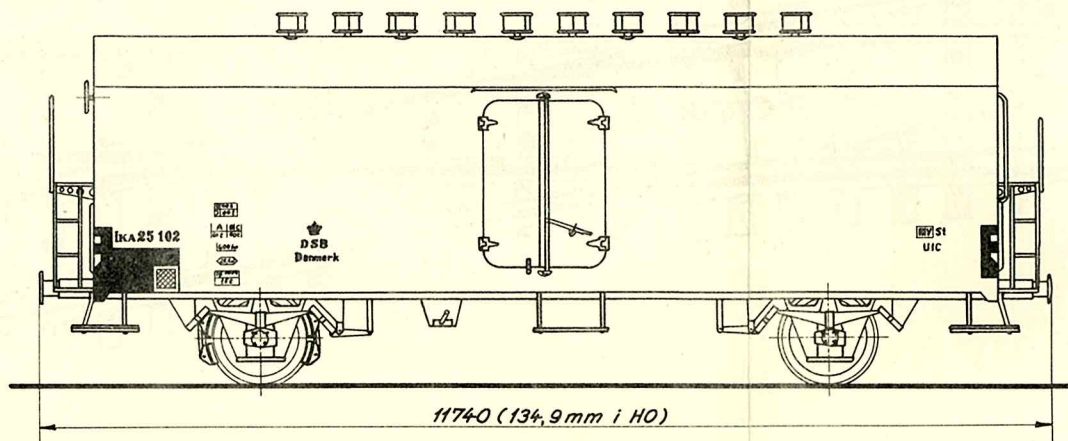
Hel "engländer".

NU ER CHANCEN DER!

Inden jul skal vi have plads til mange bestilte udenlandske og danske nyheder, hvorfor vi har udarbejdet et katalog med BUNDRISER over radio- og elektriske artikler, legetøj, og meget mere. Kataloget tilsendes mod 50 øre i frimærker, og så længe oplaget rækker, medfølger gratis vort hovedkatalog over modelbanemateriel. Skriv straks, da oplaget er begrænset.

B E R G Radio & Hobby

Guldsmedgade 40 - ÅRHUS

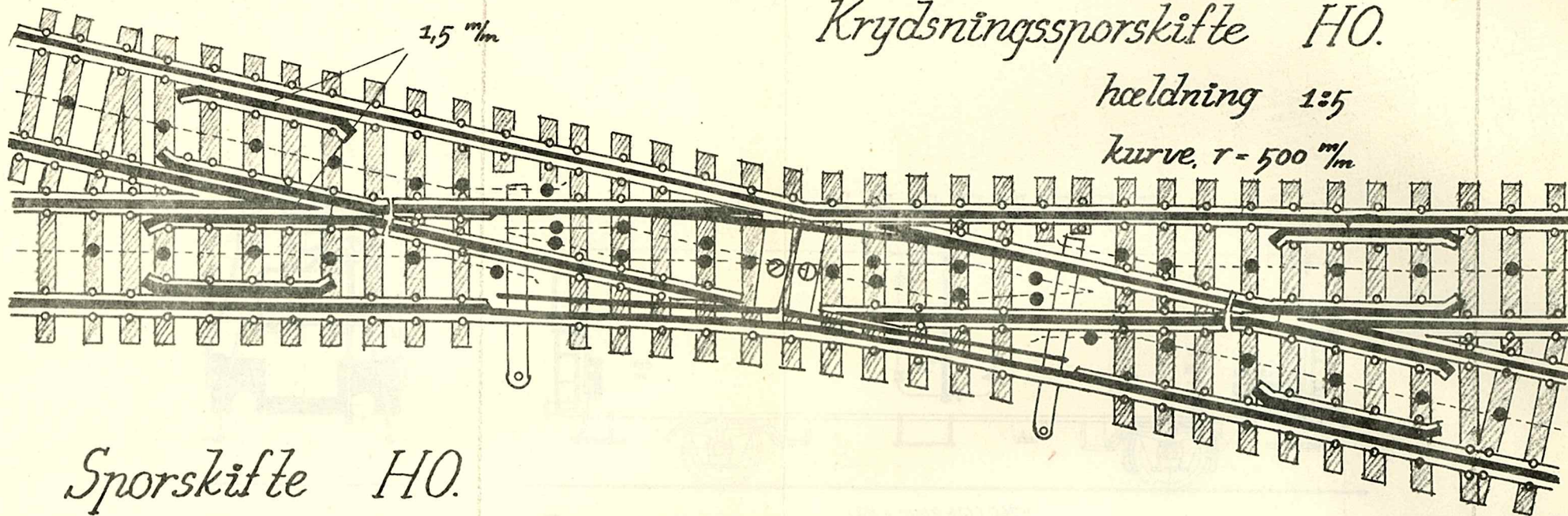


Skala HO - (0)	Tegn. 12-9-54 Målestok	Y. Hansen 1:87	Kølevogn litra LKA. Nr. 25102-25190.	HO-HG-6.
-------------------	---------------------------	-------------------	---	----------

Krydsningssporskifte HO.

hældning 1:5

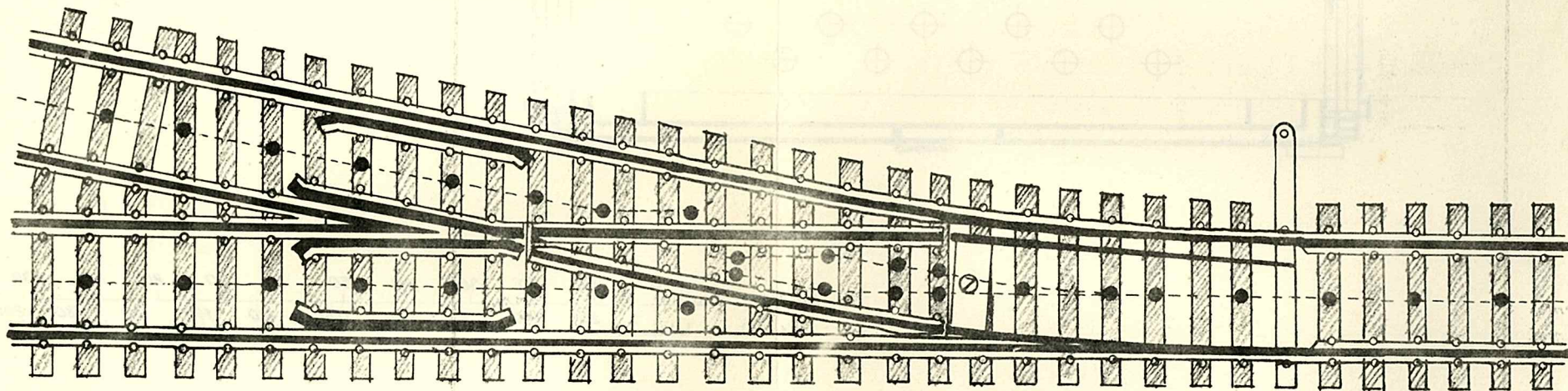
kurve, $r = 500 \text{ m}$



Sporskifte HO.

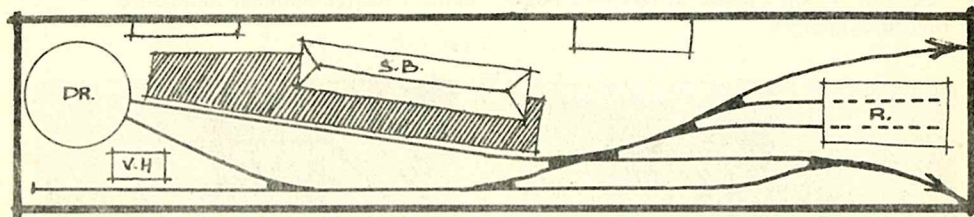
hældning 1:6

kurve, $r = 500 \text{ m}$



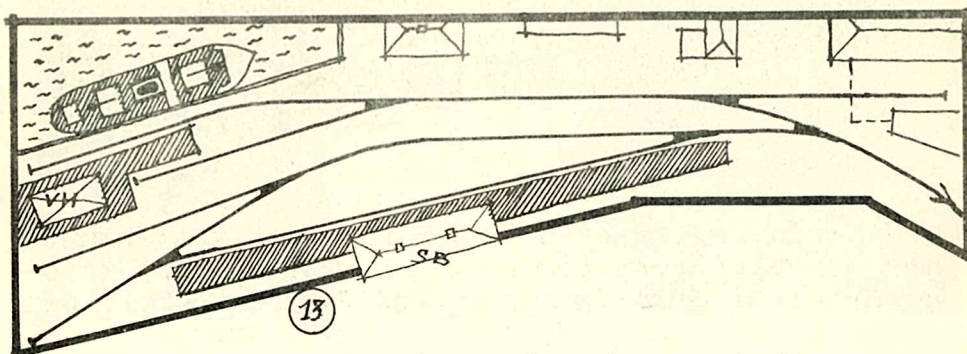
MÅNEDENS SPORPLANER v/ DUBLO

viser denne gang 3 typer på middelstore anlæg.



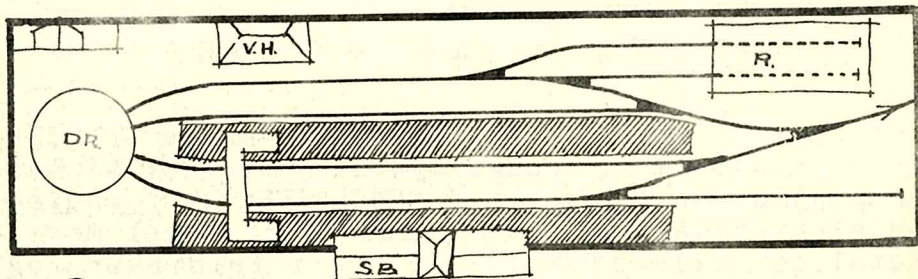
(12)

Denne plan er tænkt brugt, hvor 2 baner har samme endestation, eller ved en enkelt bane med havne- eller industrispor.



(13)

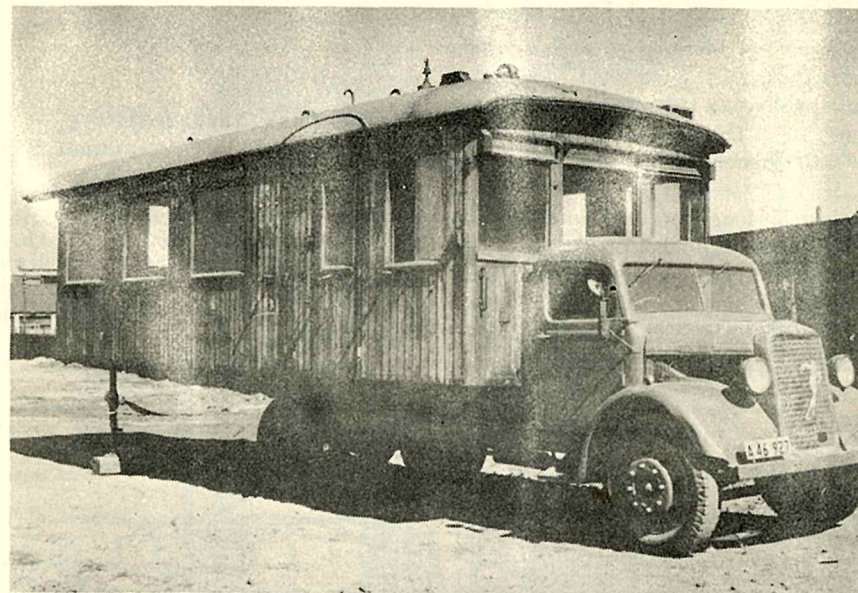
Station i mindre havneby, hvor et læssespor samtidig bruges som havnespor.



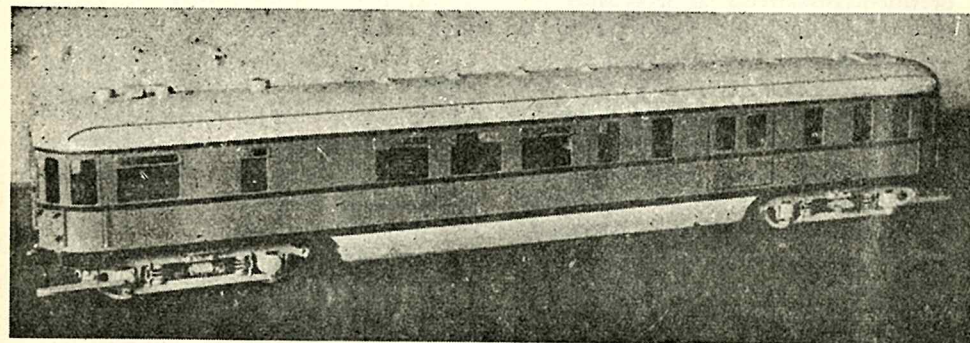
(14)

Denne station kan tage mere trafik end 12 og 13. Den er endvidere velegnet som permanent station, hvor det iøvrigt drejer sig om et transportabelt anlæg.

MOTORVOGN PÅ GUMMIHJUL :



Vi bringer her et billede af en af statsbanernes udrangerede motorvogne litra MA nr.603 fotograferet af John Lundgren ved Frederiksholm den 5. Juni i år. Det oplyses ikke, hvor vognen skulle hen, men man har jo lov til at gætte på, at den skal bruges til sommerhus - eller måske blot hugges op.



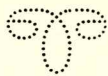
BILLEDET VISER en modelbygget hollandsk personvogn i målestok 1:25. Det hollandske modelbaneanlæg, hvorpå modellen kører vil blive beskrevet i næste nummer af MB-nyt.

Litteratur-nyt.

RAILWAY-MODELLER, Layout no. 2 er et interessant lille hæfte, indeholdende 35 sporplaner med beskrivelser (på engelsk). Det er morsomt at se den samme gode standard fra hefte nr. 1 videreført i denne publikation. Man vil kunne få stort udbytte af at læse den, selvom man måske ikke kan engelsk, da planerne er tegnet i en klar og tydelig streg, og for de flestes grupper: Små og store HO anlæg, mindre skaber indtegnet. Indholdet kan deles i tre vedkommende er både bygninger og landstationer for samme, og et par O anlæg. Der skulle således være noget for enhver

smag, og så koster det ikke mere end 1,50 kr. (Distribution: Palsdorf, København).

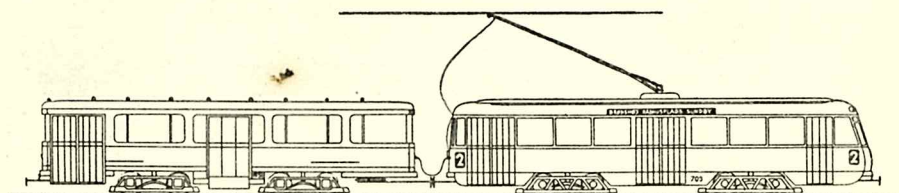
O. B. J.



Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.).

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.



Fra kapervogn til den nye linie 2

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

Da sporvejene efter krigen igen stod overfor nyanskaffelser af sporvogne, havde man oprindeligt tænkt sig at indføre en helt ny fire-akslet vogntype, indrettet efter systemet med ensrettet passagercirkulation og fast konduktør, noget der allerede i længere tid havde været kendt i udlandet, og med så store vogne, at trafikken skulle kunne afvikles uden bivogne. Linienettets udformning tillod imidlertid ikke muligheden af indførelse af en så stor vogntype. I stedet gik man i gang med bygning af en forsøgsmotorvogn (nr. 701) og i marts måned 1949 blev denne sat i drift på linie 2, først uden, senere med bivogn af type 1930. (Fig. 1).

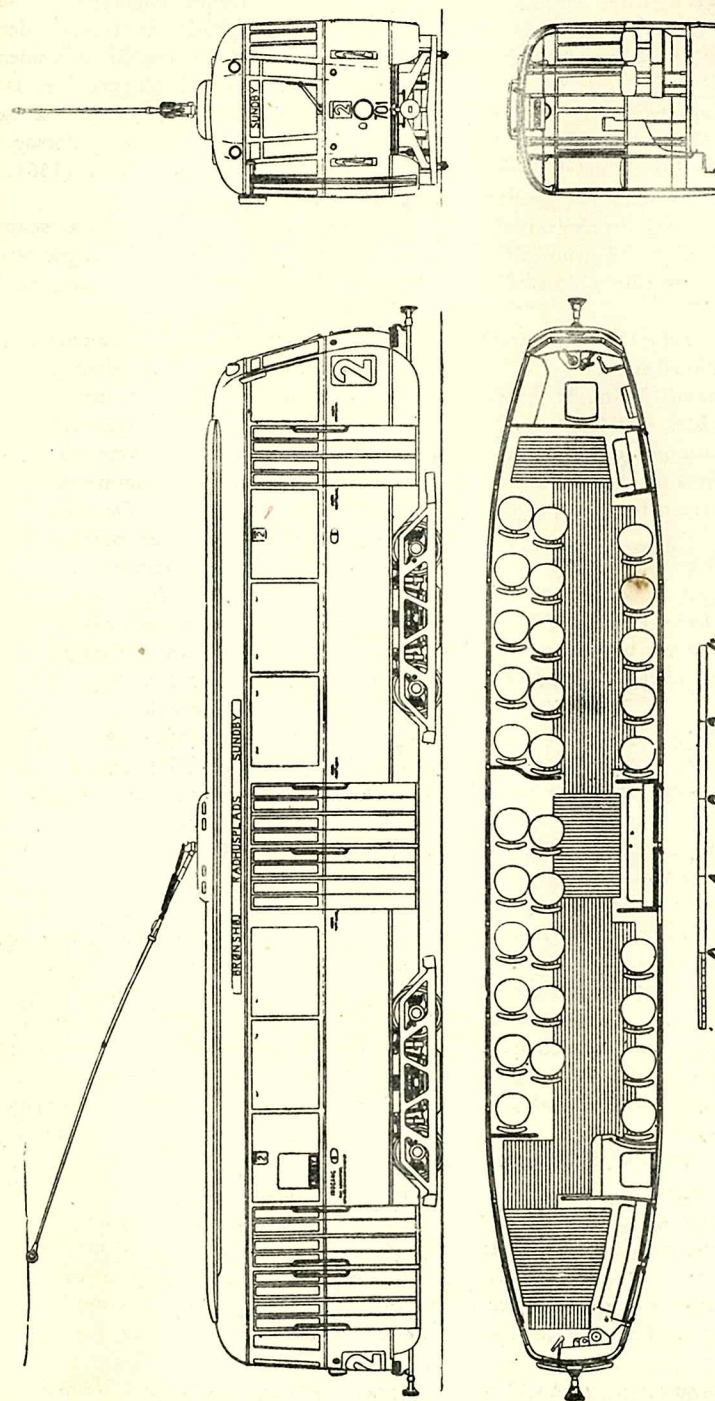
Vognens hoveddimensioner er: 14,37 m

over koblingerne, højden til taget 3,0 m og bredden 2,30 m. Siddepladserne er tværsæderne af den nye type (før omtalt).

Ved udstyret af interiøret er det i øvrigt tilstræbt at give passagererne et indtryk af højeste tekniske modernitet. Den indvendige loftsbeklædning og vægbeklædningen over vindueskarmene er udført i aluminiumsplade og detaljer er udført i rustfrit stål eller forkromet metal.

Konduktøren har sin plads bagude i vognen, og han har foran sig en betalingskranke med aflæselig pengeskuffe og rum for billetter. Desuden er anbragt trykknapper til dørlukning, signalgivning m. m.

Vognens stålskelet har måttet fremstilles



Tegning og plan over motorvogn nr. 701. Vognen har 30 siddepladser og er normeret med 63 ståpladser, altså med ialt 93 pladser. Total-længden er 14,365 m og bredden 2,3 m. Tomvægt 19,1 t. Dørene er lukkede under kørslen og betjenes elektrisk. Indvendig målbredde 2,15 m.

af V-jern, T-jern og lignende almindelige handelsprofiler, da der ikke har været adgang til indførelse af specielt vognbygningsmateriel.

Udvekslingen mellem motor og hjul sker ved hjælp af cylindriske tandhjul med skrå tænder. Oprindeligt var det meningen at indbygge snekkedrev, som var gennemprøvet på en ældre vogn, (før omtalt), men heller ikke disse har, på grund af leveringsvanskeligheder kunnet fremskaffes til forsøgsvognen.

Vognstyren har sin plads helt fremme i et særligt aflukket rum.

Vognens opvarmning er noget ganske nyt på dette område, idet varmen fra bremse- og køremodstande, der er anbragt oven på taget, afgives til ventilationsluften, og hvorefter varmen fordeles jævnt til hele vognen.

De følgende 7 vogne (nr. 702—708), der indtil nu er bygget af denne type afviger ikke meget fra forsøgsvognen. De sidste vogne (nr. 705—708) har en ny type bogierammer og kraftoverføring med snekkedrev.

Samtidig med indførelsen af den nye sporvognstype med fast konduktør foretoges en forsøgsvis ombygning af en scrapmotorvogn (nr. 467) til samme system, med indstigning ad bagperronen og udstigning foran hos vognstyren. (Fig. 8). Forsøget faldt heldigt ud, og man besluttede at ombygge alle scrap-vognene, et arbejde, der er afsluttet for alle 44 motorvognes vedkommende. (Fig. 3). Af de 65 bivogne er indtil nu ombygget 43 vogne.

Mens arbejdet med ombygningen af scrap-vognene stod på, forsøgsombyggede man samtidig en bogie-motorvogn af type

1930 (nr. 565). Denne vogntype var så stor, at man besluttede at forsyne den med ekstra dør på midten af vognsiden til udstigningen (Fig. 4). Vognen blev sat i drift den 15. juni 1950 på linie 2 og den 20. november kom den første forsøgsombyggede bogie bivogn i drift (1561). Fig. 5.

Da arbejdet med ombygningen af scrapmotorvognene med tilhørende bivogne var afsluttet, gik man for alvor i gang med ombygningen af bogievognene.

Som før omtalt blev motorvognene forsynet med en ekstra dør på midten til udstigning, og bivognene fik en dør bagtil, således at al indstigning foregår ad bagperronen og udstigning ad døren på midten, for motorvognens vedkommende dog også foran hos vognstyren. De sidst ombyggede bivogne har fået en bredere indgangsdør, hvorved indstigningen kan foregå betydelig hurtigere. (Fig. 6). Resultatet heraf har været så tilfredsstillende, at man har besluttet ligeledes at forsyne motorvognene med en bredere dør bagtil. (Fig. 7). Ombygningsarbejdet med bogievognene er endnu ikke afsluttet.

Da NESA i august 1953 fuldstændigt afskaffede al sporvejsdrift og overgik til trolleyvogne, solgtes selskabets 20 motor- og 10 bivogne til Københavns Sporveje. En enkelt af motorvognene (nr. 929 nuv. nr. 617) blev forsøgsvis ombygget til enmandsbetjening på linie 20 og natlinie B, senere E, men der er endnu ikke taget stilling til, hvorvidt man skal gå over til enmandsbetjening af sporvognene. (Fig. 2)

Sluttes næste gang med:

„Den daglige drift og vedligeholdelse“.

Billederne på næste side:

Fig. 1. Motorvogn med fast konduktør (Den nye linie 2).

Fig. 2. N.E.S.A. motorvogn ombygget til enmandsbetjening.

Fig. 3. Scrap-bivogn ombygget til fast konduktør.

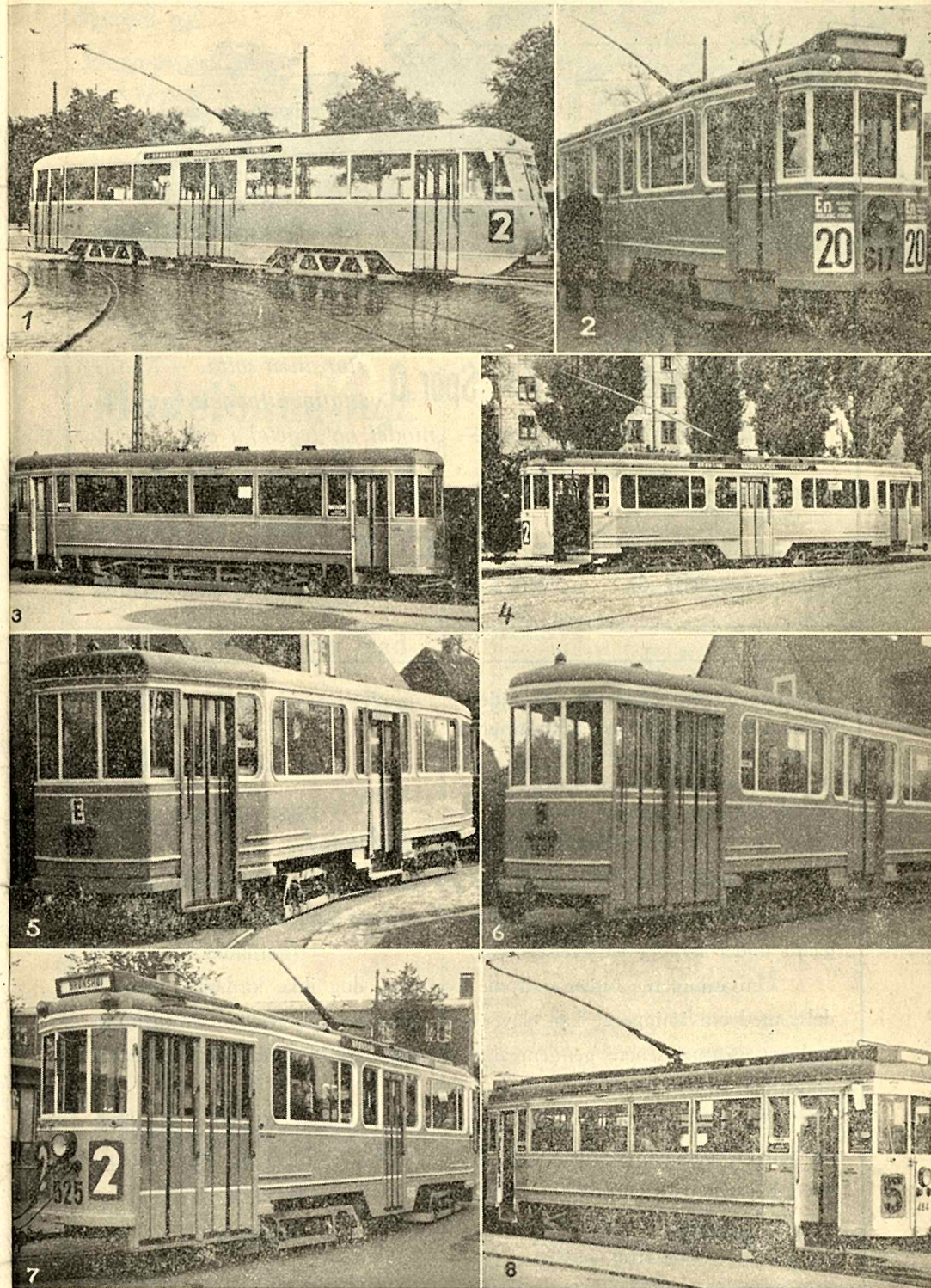
Fig. 4. Bogie-motorvogn ombygget til fast konduktør.

Fig. 5. Bogie-bivogn ombygget til fast konduktør.

Fig. 6. Bogie-bivoga med brede indgangsdøre.

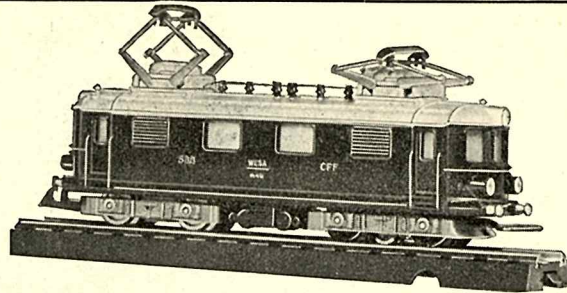
Fig. 7. Bogie-motorvogn med brede indgangsdøre.

Fig. 8. Scrap-motorvogn ombygget til fast konduktør.



WESA

Svejtsisk præcision
Den eneste virkelige
bordbane. Kun
12 mm sporvidde.



RIVAROSSİ HO Italienske modeller —
superdetaillerede

BUCO & HAG Spor 0 stor, men solid. — Kvan-
titalivt tilbagetrængt, —
kvalitativt uovertruffen — „model og legetøj i eet“.

Generalagent:

H. HOLDT

Vingaards Alle 63

HELLERUP

Telf. Helrup 76 18

Ministeriet for offentlige Arbejder
Generaldirektoratet for Statsbanerne
København K.

Meddelelse til skolerne!

Generaldirektoratet tillader sig at erindre om, at mellemskoleklasser under lærerledsagelse kan få lejlighed til at bese Københavns Hovedbanegaard under kyndig ledsagelse.

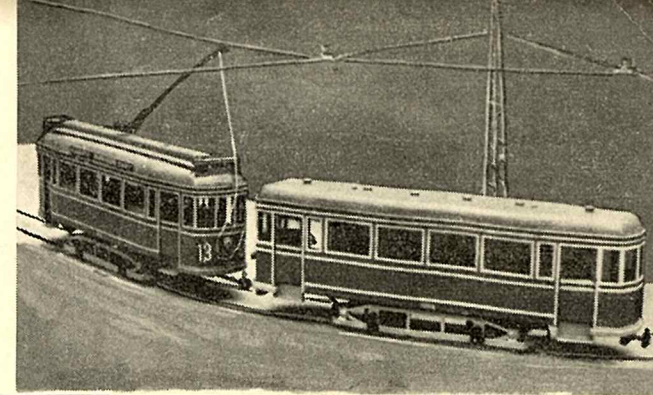
Omvisningerne finder sted alle hverdage, dog ikke lørdag. I forbindelse med omvisningerne kan eleverne få udleveret spørge-skemaer til brug ved en eventuel senere gennemgang af stoffet i en almindelig undervisningstime.

Tid for omvisning kan — men helst i god tid forud — bestilles pr. telefon gennem Statsbanernes Reklametjeneste, Sølvgade 40, København K., telefon Central 400, lokal 211.

Model af

„Scrap-sporvogn“

bygget af den fra sporvogns-
artiklen kendte Leif Bang.
Størrelsesforhold ca. 1:25,
udstyret med motor, belysning
o.s.v., lige klar til at
indsætte i driften.



Hvis De samler på
Modelbane-nyt

— og De kan endnu få
samtlige numre — så
spørg efter de numre, De
mangler, hos Deres blad-
handler eller bestil Dem
direkte fra os.

1. årg. (1-2-3-4) 1952

ialt kr. 3,50

2. årg. 1953 indb. i moderne
stripbind kr. 14,85 (kun direkte
fra vor ekspedition).

3. årg. 1954

nr. 1-2-3-4... kr. 1,25 pr. stk.

fra nr. 5... kr. 1,50 pr. stk.

Modelbane-nyt

Kongevejen 128

Virum



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
I redaktionen: Ole Jaeger, Strandvej 265, Charlottenlund, ØRdrup 2164, og Ole Brandstrup Jensen, Fiskedamsgade 16, Ø., ØBro 1390 x.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Arsabonnement 16 kr., udland 18 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Hobby-Shop, Vesterbrogade 175.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
K. Elmborg, Mølle Allé 16, Valby.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.

Sporvognskiosken, Hans Knudsens Plads.

NYKØBING F.:

Østebros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

VEJLE:

»Teddy« Legetøj, Nørretorv.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22, Skive.

ÅRHUS:

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.
Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

BRØNDERSLEV:

Centralkiosken, Algade 8.

SVERIGE:

Wettern & Kerbers Bokhandel AB.
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. —
(Også abonnement).

ANNONCER: 1:1 side kr. 120,00 (bagside kr. 150,00), 1:2 side kr. 60,00, 1:4 side 35,00, 1:8 side kr. 22,00. Gentagne indrykninger efter aftale — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.). Rubrikannoncer betales ved bestillingen. INDLÆVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 5. i måneden forud.

P. E. LARSENS BOGTRYKKERI - (OLE LARSEN) KØBENHAVN K.

MEMBER AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER