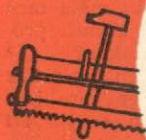


Hobby FOLK

2



Mars 1949

Pris 75 öre

I DANMARK o. NORGE 1 kr

Hur är det med inspirationen? Har ni valt motiv för första duken? Har ni gått omkring i dagar och månader och riktigt långtat efter att få måla en viss sak?

Välj, men välj det rätta! Det ska vara något enkelt men ändå intressant, och det skall finnas möjlighet att använda mycket färg och mycket olika färger på motivet. Många nybörjare ger sig i kast med att kopiera en annan tavla. Gärna det.

För den, som vill måla en tavla direkt från verkligheten finns det två saker att välja på, ett s. k. stilleben eller ett landskap. Landskapsmåleri är det för kallt för, än så länge, såvida man inte har tillfälle att kunna måla en vacker utsikt genom ett fönster. Nybörjaren i oljemålning bör däremot absolut inte ge sig på porträtt eller annat figurmåleri efter modell, förrän färgsäkerheten blivit någorlunda uppövad. Att tvinga en modell sitta timme efter timme medan vi tränar upp färgsinnet och vänjer oss vid materialet är slöseri med modellens tid.

Den första duken blir alltså i allmänhet ett stilleben med bommar i en vas, en rumsinteriör, frukt i en skål, några böcker etc. — eller också blir det en

ställda hålet. Med vänstra handens fingrar håller man fast penslarna och en målartrasa, den senare i varje fall tills den börjar bli en smula använd. Men innan vi befattar oss med penslarna, skall vi lägga upp färgen på paletten. Tag lagom små klickar, och försök genom att bedöma motivets färger avpassa färgmängderna efter det troliga behovet. Vitt behövs det nästan alltid mest av, och mycket användbara färger är också *ljusockra* och *guldockra*. Lagg *blått* och vitt någorlunda nära varandra, eftersom de ganska ofta skall blandas, och tänk på att vitt nästan alltid måste vara till hands och blandas med vilken färg som helst. Se till att det blir stora ytor fria på paletten för blandning av färgerna! *Svart* — om det alls behöver användas — placeras på undagömd plats, så att det inte av misshugg följer med. Denna färg anses mycket svårhandskad av konstnärerna.

Om vi har två målarkoppar, hålles i hälften terpentin och hälften rå linolja i den ena och enbart terpentin i den andra. Den senare skall bara användas att tvätta penslarna med eller ta bort misslyckade eller felplacerade färgfläckar med. En gammal tunn bordskniv bör också vara till hands.

DEBUTANTEN MÅLAR

... Och så målar vi!

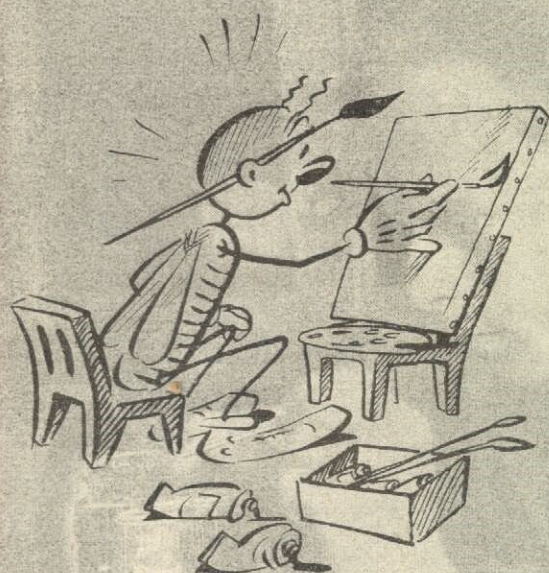
Det finns inga regler för, vad man skall börja med och vad man skall sluta med. En god regel är att ta ljusa och känsliga toner först, mörka toner sist. Andra målare börjar överst i vänstra hörnet och slutar nederst i högra, och det finns sådana som inte ens använder hela duken. Lagg på färgen med penseln och framför allt — dra inte penseln gång på gång över duken på ett ställe, där färgen redan ligger! Det som behöver retuscheras, sättas i, markeras eller *dämpas* klarar vi av några dagar senare med rena penslar och ren palett, när undermålningen är torr.

Doppa penseln först i oljekoppen, innan ni börjar måla med den! Tag små klickar och blanda färgerna på lämplig plats på paletten.

Medan man målar, rycks man med av motivet, och man upptäcker nya färgklanger. Experimentera fritt hur mycket som helst, det finns inga regler för vilka färger som får blandas och inte blandas. Vi har *normalfärger*, som är utexperimenterade och inte ändrar valör av att blandas med varandra. Det finns heller inga regler för att man nödvändigtvis måste måla med penslar. Har ni försökt med palettkniv? Har ni försökt måla med fingrarna? Eller gör ni som en känd svensk professor, klämmer ur tuben direkt på duken?

Nu är motivet klart, och ni känner en fantastisk stolthet över den första duken. Låt er bara inte förblindas av era händers verk, utan se till att målargrejerna kan användas nästa gång inspirationen flödar. Tag bort all färg från paletten med kniven, tvätta ur penslarna först med terpentin och sedan med såpa i hett vatten. Paletten må utmärkt väl av att smörjas in med ett tunt lager *kött linolja*.

Sjango.



kopia av en annan målning. Bokhandeln vimlar av konstböcker och goda reproduktioner av gamla mästare så det finns mycket att välja på.

Klart att börja!

Ställ upp det önskade motivet och tag fram »staffliet» — stolen, som vi talade om i förra numret av *Hobbyfolk*. Låt »målarlådan» och penslarna vara ifred en stund.

Tag en hård blyertspenna eller en blåpenna och teckna upp huvudkonturerna i motivet. Se till att teckningen blir så lätt som möjligt, så att inte färgstoffet från pennan blandas in i oljefärgen sedan.

Paletten görs i ordning

En normal högerhänt person håller paletten i vänstra handen genom att sticka in tummen underifrån i det för detta ändamål särskilt iordning-

2
Pris 75 öre
DANMARK & NORGE 1945

1070

Hobbyfolk

Mars 1945

is fingrar håller
rasa, den senare
n smula använd.
enslarna, skall vi
egom små klickar,
otivets färger av-
liga behovet. Vitt
n mycket använd-
guldockra. Lägg
randra, eftersom
tänk på att vitt
och blandas med
et blir stora ytor
färgerna! Svart
— placeras på
av misshugg föl-
et svårhandskad

les i hälften ter-
a ena och enbart
e skall bara an-
eller ta bort miss-
äcker med. En
vara till hands.

ITEN
ALAR

man skall börja
ed. En god regel
först, mörka to-
överst i vänstra
a, och det finns
neta duken. Lägg
mför allt — dra
er duken på ett
Det som behöver
ller (dämpas) kla-
rena penslar och
r torr.
en, innan ni bör-
ckar och blanda
tten.

med av motivet,
er. Experimente-
t finns inga reg-
as och inte blan-
r utexperimente-
att blandas med
gler för att man
penslar. Har ni
örsökt måla med
änd svensk pro-
på duken?
ner en fantastisk
åt er bara inte
utan se till att
ta gång inspira-
ån paletten med
med terpentin
Paletten mår ut-
ett tunt lager
Sjängo.

Hobbyfolk



TECKNING och MÅLNING

en trevlig hobby

Börja teckna och måla. Det har Ni glädje av. En bild
av Er egen hand är alltid värdefullare än ett foto. Vi
står gärna till tjänst med råd och upplysningar för inköp
av lämpligt material.

Beckers

butiker i alla stadsdelar

Mars 1949

Hobbyfolks världsrekordlista

Proto special: E. L. Luke 216,78 kmh
Proto katalog: G. Frymire 199,5 kmh
Strömlinje-paddor Howard Fox 212,94 kmh

I Sverige har

det hittills endast hållits fyra tävlingar med rekordnoteringar — de övriga är bara uppvisningar. På tävlingarna har dessutom oturen grasserat fruktansvärt, och därför är det stora skillnader mellan svenska rekorden och uppvisningsrekorden. Här är listorna:

Proto special:

Tävling: Bernt Nilsson 166,8 kmh
Uppvisning: Bernt Nilsson 178,8 kmh

Proto katalog:

Tävling: Bernt Nilsson 144,9 kmh
Uppvisning: Bernt Nilsson 178,8 kmh
SM-kval: Bernt Nilsson 188,2 kmh

Strömlinje:

Tävling: Sten Ahlfors 152,6 kmh
Uppvisning: Erik Thorpman 183,4 kmh

Vid nästa nationella tävling, sanktionerad av Svenska Modellracerklubben etc., är det tämligen säkert, att det blir nya rekord över hela linjen.

Senaste modellracernytt

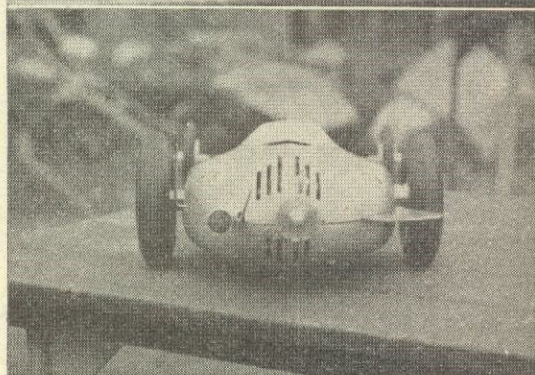
En av de förnämsta förgrundsfigurerna i modellracing, Andy »Junky» Anderson, gjorde sig känd genom ett speciellt lopp med speciellt originella priser, som kallades »junks». Nu har han avlidit, och »Junky's» lopp har blivit »Memorial» och går varje år i början på januari.

Finland har börjat med modellracer och stiftat Modell Motor Klubben i Helsingfors. Klubbens ledare heter Claes Jernström och adressen är Borgågatan 24 B 8—9.

Ludvika har bildat modellracerkubb, som fått namnet »Silvered». Detta namn har Getingarna i Stockholm funnit en aning mystifierande och vill gärna ha en förklaring.

Pristävling

För att ställa läsekretsen på ett skarpsinnighetsprov ordnas härmed en liten pristävling. På en av bilderna på detta uppslag finns en bild av en ovanligt kallsinnig herre, som dessutom gör sig skyldig till ett lagbrott. Vem är den kallsinnige, och vad gör han? Skicka svaret före månadens slut till Hobbyfolks red., Järntorgsgatan 42, Stockholm. En femma vinkar som pris!



För vi ha

..... Örebro c

Getingarna i gott som varam ända som regel redan Falun, Lu kats.

I Falun och L och den mest den turnén var nya padda. Vid centrumlinan och Dessbättre skede lokal, men olyck centrumlina och person, föranled satte ihop en så om kommer me

Nilsson gjorde ter nya paddan skett, skulle det klassen, som nu blir snabbaste k

Två flygmekanik

Nilsson har en han då och då f knep och soppl på Long Island. tillägnat sig hobl bördig med N Coypadda körde ringarna i Väste lingen 176,7 km kördörsök fick

Nilsson var vic de inte konkurre Thorpmans gjor resp. 157,5 och

I protoklassen tingordföranden Doolingproto sp i Örebro och slo



För vi har varit på turné. . .

..... Örebro och Västerås, oh boy!

Getingarna i Stockholm är ute och turnerar så gott som varannan vecka och gästar vid en veckända som regel två städer i Mellansverige. I år har redan Falun, Ludvika, Örebro och Västerås avverkats.

I Falun och Ludvika var lokalerna inte idealiska, och den mest anmärkningsvärda händelsen under den turnén var Bernt Nilssons storkrasch med sin nya padda. Vid 160 kmh släppte den kontakten med centrumlinan och slog i väggen, så stickorna yrde. Dessbättre skedde det hela före uppvisningen i tom lokal, men olyckan, som berodde på en dåligt najad centrumlina och inte kunde skyllas på någon viss person, föranledde att Getingarna vid senaste mötet satte ihop en säkerhetskommitté, som så småningom kommer med betänkande.

Nilsson gjorde en avsevärd förlust, när den spritter nya paddan mosades. Om inte den olyckan skett, skulle det ha blivit en präktig kamp i paddklassen, som nu undan för undan rycker upp och blir snabbaste klass, som den rätteligen skall vara.

Två flygmekaniker i täten

Nilsson har en kollega, Erik Thorpman, som även han då och då flyger över Atlanten och lär sig nya knep och soppblandningar av modellracergrabbarna på Long Island. Thorpman har på ett knappt år tillägnat sig hobbyn så väl, att han nu är fullt jämbördig med Nilsson. Med sin Doolingdrivna Mc Coypadda körde han på klang- och jubelföreställningarna i Västerås och Örebro på uppvisningstävlingen 176,7 kmh på båda ställena, men i ett rekordförsök fick han hastigheten 183,4.

Nilsson var vid tillfället i Rio de Janeiro och kunde inte konkurrera. Det vackraste resultatet näst Thorpmans gjorde Zetterström i paddklassen med resp. 157,5 och 154,3.

I protoklassen kunde för ovanlighetens skull Getingordföranden Holger Karlsson med sin nyaste Doolingproto special klämma i med 159,2 knutar i Örebro och slog med lagom marginal »Zettis».

Finlen i Örebro

som dessutom bjöd på organisatoriska fullträffar från början till slut, kommer att gå till historien. Getingarna ställdes upp på led, och intravande i salen i god ordning kom 8 smågrabbar i motorstövlar och störlhjälm och med var sin jättestor trågel i handen. Dessa senare präktiga emblem fästes på deltagarnas bröst med honnörer och annat flott. Publiken var stormförtjust, och frågan är, om inte Örebro kommer i åtanke vid SM i höst, perfekt som det var både ifråga om bana, publik, organisation och funktionärsassistans.

Bästa resultat i Örebro och Västerås:

Erik Thorpman, Strömlinjeklass 176,7 kmh
Holger Karlsson, Proto special 159,2 kmh
Arne Zetterström, Strömlinjeklass 157,5 kmh
Curt Jägne, Proto katalog 146,4 kmh

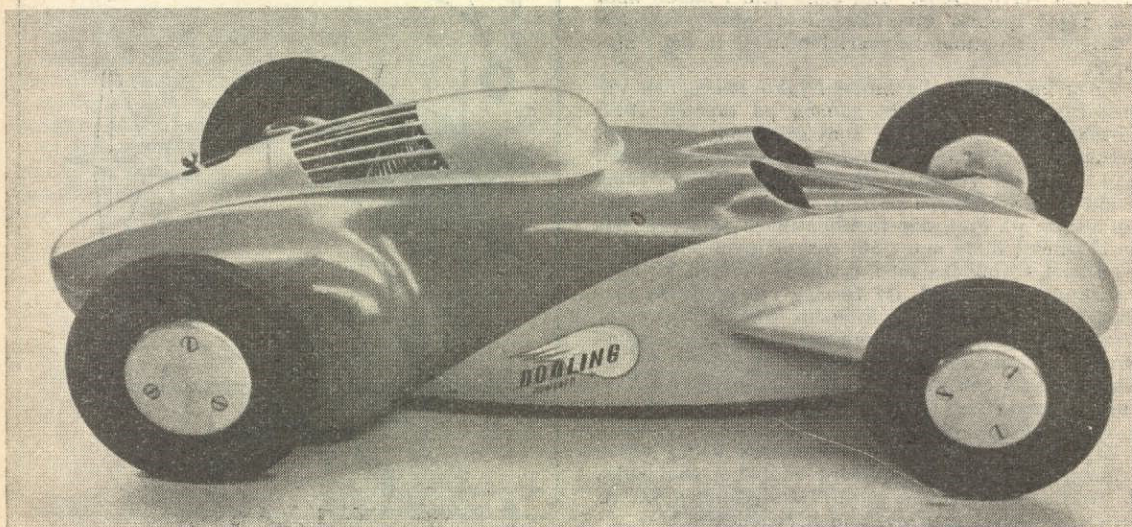
I rekordförsök körde Thorpman 183,4 och Zetterström 164,7 kmh.

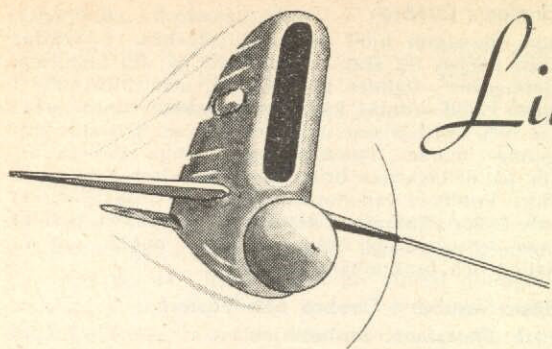
Världsrekordpadda i antågandel

Ett studium av de fyra resultaten i Örebro visar, att de båda snabbaste paddförarna i Sverige är Thorpman och Zetterström. Dessa båda arbetar just nu tillsammans på en ny padda, som Zettis med darr på rösten lovar god för 200 km/tim. Den skall bli klar till den första stortävlingen i år, som går i Eriksdalshallen den 29 april i Stockholm. Det blir någonting att höra! För se den blir inte så lätt, om den håller vad Zettis lovar. Denna tävling blir dessutom eventuellt internationell med utländska deltagare.

Bilderna

visar i den stående bildraden Arne Zetterström, arbetande på sin gamla padda, som fått nytt liv och slagit »personligt» rekord. Därunder tankar Harry Fjellström sin diesel, som ligger hotande nära svenska »världsrekordet», därunder en frontbild av den läckert strömlinjeformade fjellströmska dieseln. Härnedan Tegströms »Blue Devil», bakhjulsdriven padda med så pass läckra linjer, att modellracerfrunarna korade den till Sveriges vackraste modellracer på senaste SM.





Linstyrt modellflyg

Av ing. G. H. Derantz

(Illustrationer ritade av Robert Löwen-Åberg)

- Linstyrning är inte modellflyg!
- Linstyrning har ingenting med aerodynamik att skaffa!
- Linstyrning är något dödfött — ingenting att räkna med!
- Linstyrning — ha! — man kan lika gärna snurra runt med en sten i ett snöre!
- Linstyrningen är ändå bara en nyck! Om ett år har den gått över!

Ungefär så har replikerna fallit i diskussioner modellflygare emellan under de senaste åren, inte bara i Sverige utan över hela den civiliserade världen, dit de amerikanska modellflygtidskrifterna nått fram med sina fängslande bevis för linstyrningens landvinningar »over there».

Än i dag kan en lyhörd iakttagare känna igen replikerna, men de låter kanske inte fullt så övertygande längre, de kanske till och med drunknar i entusiastiska lovord för den nyaste av alla nyheter inom modellflygsporten, flygningen med linstyrda modellflygplan.

Amerikanerna var först med linstyrningen, den saken är nog alldeles klar. Genombrottet i Europa kom först 1947, men sedan dess har utvecklingen även på den här sidan om Atlanten gått med en sådan fart, att man knappast kan klara en tillfredsställande beskrivning utan att använda den gamla klyschan »lavinartad». Det enda som i någon mån kan sägas bromsa utvecklingen är, åtminstone för Sveriges vidkommande, svårigheten att få tag i motorer.

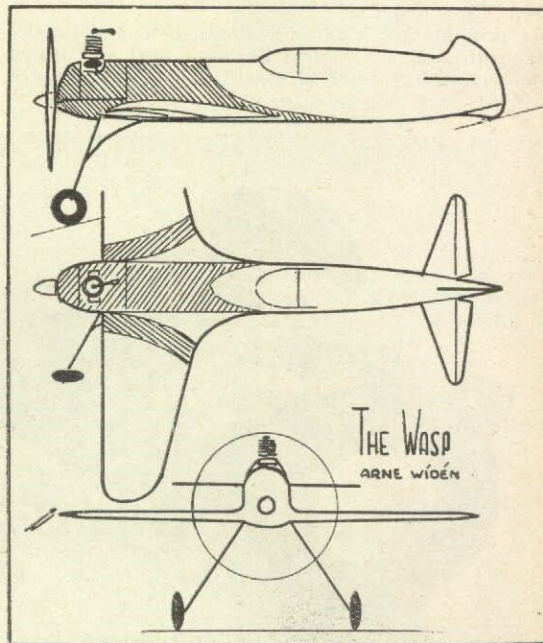
I den internationella modellflygkommissionen var linstyrningen för första gången på tapeten 1947, närmare bestämt vid den konferens som på Kungl. Svenska Aeroklubbens inbjudan hölls i Stockholm. Vad som då yttrades om linstyrningen återfinns bland citaten i början på den här lilla artikeln. Något senare på året, när kommissionen sammanträdde i Genève, hade man inte ens så mycket att säga — ämnet förbigicks med tystnad. — Men så kom Pariskongressen 1948. Då förelåg två konkreta förslag, det ena från U. S. A. (som inte var representerat vid sammanträdet) och det andra från Nederländerna. Båda förslagen gick ut på införandet av rekordklasser och fastställandet av rekord- och tävlingsbestämmelser för hastighetsflygning med linstyrda modellflygplan.

Det blev inte mycken diskussion kring själva principfrågan. Med berömvärd snabbhet klubbades de viktiga beslut, som gjorde linstyrningen till en officiellt erkänd gren av modellflygsporten.

I Sverige har man sedan någon tid tillbaka praktiserat de amerikanska tävlingsbestämmelserna och säkerhetsföreskrifterna för linstyrning. Nu har dessa regler för Sveriges vidkommande modifierats något i anslutning till de nya internationella reglerna. Modifieringen gäller emellertid ännu så länge endast tävlingsreglerna. Säkerhetsbestämmelserna har bibehållits i så gott som oförändrat skick, eftersom man inte har andra erfarenheter än de amerikanska att bygga på.

Här nedan följer en uppräknig av de viktigaste reglerna som tills vidare gäller för svensk linstyrning:

1. Specialmotormodeller, t. ex. modeller med reaktionsmotorer, får endast flygas i cirkulär bana, d. v. s. som linstyrda.
2. Gasmotordrivna modeller, med tändstifts- eller dieselmotor, får väga max. 1,8 kg. Specialmotordrivna modeller skall i flygklart skick inklusive bränsle väga minst 4 gånger så mycket som själva aggregatet. Detta får i sin tur väga högst 500 gram.
3. Specialmotordrivna modeller bildar en klass för



sig. Gasmotordrivna efter motorerna

I Från 0
II » 2
III » 5

4. Den startande minimilängden bestämt antal var Linlängden har flygsträcken blir des enligt före Här följer de fe Minst 11,37 m. l

» 13,27 »
» 15,92 »
» 19,90 »
» 26,53 »

5. En s. k. »pystativ, är obligat kontrollhandtag handtag. I det s leden vila på en av pylonen, och la flygningen. M pylon, där den s en plats som ä längden (enligt p trum till modell melse framgår al styrning snarast av lämplig typ.

6. Modellen må ligga högre än d sådan höjd över tvekan om att i inte på grund av

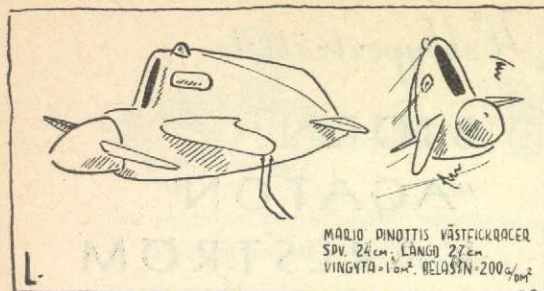
Linstyrningen blikattraktion. De fullt komplement Det är en tävling har visat sig vara mit till oss för a

TIDNING

Hobby

JÄRNTOR
STOCKHO

flyg



sig. Gasmotordrivna modeller indelas i tre klasser efter motorernas slagvolym:

- | | |
|-----|---|
| I | Från 0,01 cm ³ till och med 2,50 cm ³ |
| II | » 2,50 » » » » 5,00 » |
| III | » 5,00 » » » » 10,00 » |

4. Den startande kan fritt välja mellan fem olika minimilinjelängder. För varje linjelängd föreskrives ett bestämt antal varv, som skall flygas vid tidtagning. Linjelängden har avpassats så, att den sammanlagda flygsträcken blir 1000 meter. Flygande start användes enligt före tävlingen uppgjorda bestämmelser. Här följer de fem alternativen:

Minst 11,37 m. linjelängd, flyges 14 varv o. ger 1000 m.
» 13,27 » » » » 12 » » » 1000 »
» 15,92 » » » » 10 » » » 1000 »
» 19,90 » » » » 8 » » » 1000 »
» 26,53 » » » » 6 » » » 1000 »

5. En s. k. »pylon», d. v. s. ett markfast centrumstativ, är obligatoriskt. Man får antingen använda kontrollhandtag med pylontapp eller ett vanligt fritt handtag. I det senare fallet måste emellertid handleden vila på en gaffel eller platta, lagrad i toppen av pylonen, och handleden får inte lyftas under hela flygningen. Man kan också använda en utväxlad pylon, där den startande manövrerar sin modell från en plats som är belägen utanför flygcirkeln. Linjelängden (enligt punkt 4) mätes från pylonsens centrum till modellens mittlinje. — Av denna bestämmelse framgår att varje klubb som sysslar med linstyrning snarast möjligt måste skaffa sig en pylon av lämplig typ.

6. Modellen måste under hela sin tidtagna flygning ligga högre än den startandes huvud, d. v. s. på en sådan höjd över handtaget att det inte är någon tvekan om att modellen flyger aerodynamiskt — inte på grund av centrifugalkraften!

Linstyrningen har gjort modellflyget till en publikattraktion. Det har visat sig kunna bli ett värdefullt komplement till det »ortodoxa» modellflyget. Det är en tävlingsform som vi måste tro på, ty den har visat sig vara ovanligt livskraftig och har kommit till oss för att trivas och för att stanna.

G. H. Dérantz.

Elektriska klockor (Forts. från sid 21)

En metod som författaren aldrig provat på, men som bör kunna fungera väl, om anordningen utföres tillräckligt noggrant är den enligt fig. 7. Kugghjulen (a och b) är lika stora och griper in i varandra. På vardera axeln (e och f) sitter en pinne (c och d), den ena blank och elektriskt förbunden med batteriet, den andra isolerad. Obs. att axeln e är längre än f, så att c och d kan passera varandra. I fig. föreställer g kontaktarmen. Hur det hela fungerar förstås nog utan kommentarer. Fördelen med denna anordning är att drivningen av urverket kan ske genom att förse en av axlarna e eller f med snäckdrev eller genom att låta ett lämpligt kugghjul gripa in i a eller b.

Kraftöverföringen

Sedan man åstadkommit en pendel, som visat sig fungera tillfredsställande, gäller det att överföra rörelsen till urverket. En metod har redan nämnts, några andra följer här.

Den enklaste anordningen är nog den som visats i fig 8. På pendeln sättes en stång (a), på vilken en hake (b) är rörligt fästad. För varje svängning hos pendeln förflyttar haken hjulet c en kugg.

För att hindra c att gå bakåt finns spärren d. Här gäller det att se till att haken b, även om pendeln gör stora utslag, inte »hämtar» mer än en kugg varje gång. Detta ordnas exempelvis genom att på b löda en tråd e, böjd i lämplig form och som av axeln f tvingas lyfta b vid stora pendelutslag.

Enär spärren d lyftes varje gång hjulet c vrides en kugg, har man här möjlighet att anordna impulsgivningen på ytterligare ett sätt. Man låter helt enkelt spärren påverka en kontaktanordning.

En annan metod för rörelseöverföringen är att förse vippanordningens axel med en mataranordning enligt fig. 9.

Var skall man få tag på lämpliga kugghjul?

Ja, för närvarande finns väl knappast några lämpliga standardhjul i marknaden, kanske någon urmakare kan stå till tjänst, annars är nog det lämpligaste att använda sig av en trasig väckarklocka. Då får man ju bl. a. utväxlingen mellan minut- och timvisarna gratis.

I ett senare nummer hoppas vi kunna återkomma med litet beräkningar beträffande utväxlingar, pendelsvängningar, spolmotstånd, batterispänningar, ruckning m. m. Till dess kan ju den intresserade experimentera på egen hand. Har ni någonting att fråga om i detta sammanhang eller något tips att komma med, så skriv gärna några rader. Vi ska efter förmåga besvara alla frågor och förmedla användbara tips till läsarna.

Culle Lundgren.

TIDNINGEN

Hobby-FOLK

JÄRNTORGS GATAN 42

STOCKHOLM

Redaktör och ansvarig utgivare: Jan Jangö

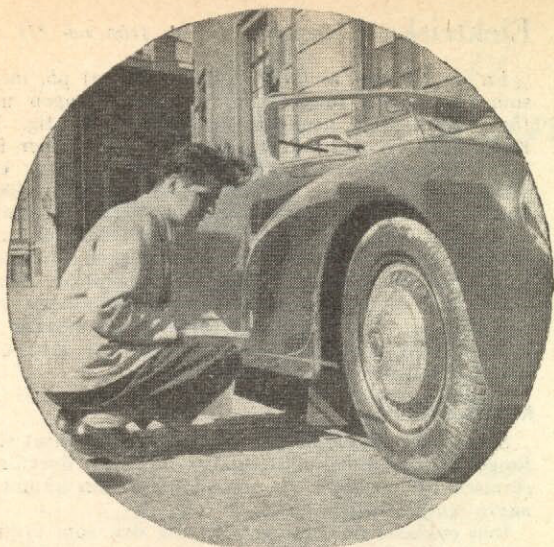
Postgirokonto 35 49 46

Telefoner: Redaktör Jangö 11 20 86

Tryckeriet 21 44 16

Prenumeration o exp. 46 24 87

Nummer 2 — Årgång 1



Hobbyporträttet:

BJÖRN "AGATON" KARLSTRÖM

Hobbyfolkets red. sitter i Björn Karlströms arbetsrum och beställer material till detta nummer av tidningen.

— Du Agaton, vi ska ha en serie hobbyporträtt i tidningen.

— Jaha. Bara du inte skriver och hittar på en massa som inte är sant, som dom gjorde om mig i tidningen Leksakshandeln...

— Ingen risk, du får själv se korrekturet.

— Jag?

— Just det. Det första porträttet blir av dig. Du är väl Norra realare till ursprunget, liksom så många andra hobbymäniskor...

— Ja, men jag slutade i trean och gick över till Tekniska skolan för att utbilda mig till teckningslärare. En gång i timmen kom det en lärare och gjorde några streck på mitt ritpapper, men för övrigt kände jag mig ganska ensam...

— Och då började du ägna dig åt hobby?

— Jag var femton år då och fick av misstag en byggsats som hette »Knock Out», som jag började knäpa med, och jag skräpade ner i hela lägenheten och skar sönder möblerna...

Humorn förnekar sig aldrig i Karlströms skildringar, vare sig det är i tal eller i skissblocket. Kontentan blev i alla fall, att han efter knock out-modellen började med skalamodellbygge. 1938 var det modellutställning hos Fröjds, varvid Överste Kleen på Flygning blev intresserad av honom och ville fotografera hans modell. Då passade lille Björn på och frågade, om han inte fick göra en ritning på flygplanet. Det fick han, men ritningen var egentligen bara ett försök att komma in vid det stora förslaget — som serietecknare. Men på den tiden var serierna ganska underliga.

— Benen satt på alla möjliga ställen på människorna.

Tiden från 1938 till 1948 kan bara karaktäriseras som ett enda ihållande flygplansritande, då och då avbrutet av ett längre eller kortare serieförsök, för serien är och förblir Björns stora intresse jämte modellbygget.

— Redan när jag klev ur vaggan, precis som Rymd-Johan, började jag slöjda. En krokig tennsol-dat rätade jag ut, men påföljd att den gick av...

Björn Karlström är en snabb urstyv tecknare, som själv tycker om allt som går snabbt på land, i luften och på vattnet. Här mäter han upp Prins Bertils Alfa Romeo.

Alla leksaker kontrollmätte jag noga och bättrade på. Inte för att jag inte hade råd med andra leksaker, som Leksakshandeln skrev, utan jag tyckte leksakerna såg så tokiga ut.

Björn har många stora drömmar utom att bli en världsberömd serietecknare. Bland annat har han i tre års tid stått i begrepp att resa till Etiopien. Det är från första barndomen nedärvd reslust, för upp till 6 års ålder flackade lille Björn omkring Sverige runt. Etiopienresan har varit så nära, att det bara behövts en ledig plats i ett flygplan, så hade Björn försvunnit för hobbyfolket på minst ett år. Han hade också gått i träning och börjat rita negrer...

Den längsta resan på de senaste två åren gick emellertid inte längre än till Örebro...

Ja, så var det material till marsnumret av Hobbyfolk, Rymd-Johan var redan beställd.

— Är du klar med Rymd-Johan?

— Han bearbetar just ett hål i den rymdskepps-ätande blomman...

— Vad är det här då? En ny racersläde?

— Jag skisserade bara upp den, när jag såg artikeln om racerslädarna. Dom är felkonstruerade, det ska vara inbyggda motorer med ett litet luftin-släpp framåt och ett större bakåt, annars suger det inte ut... och det måste vara luftsläpp bakåt bakom motorn... det här kommer att öka farten med femtio kilometer i timmen...

Ja, läsaren har redan sett, vad vi beställde uppe hos Björn Karlström, det är bara att läsa på de följande 8 sidorna av vilka 6 är av Karlströms hand, så när som på fotografiet av XB 47. Till slut skall vi citera några rader ur ett brev från en hobbyist i Malmö till Hobbyfolks redaktion:

»Till sist några önsknings: Låt Björn Karlström teckna så mycket som möjligt i Hobbyfolk; bara hans små trevliga vinjettechningar och cowboyfigurer förhöjde helhetsintrycket avsevärt. Försök dessutom hålla ungefär samma stil som på gamla Teknik och Hobby eller Populär-Teknik, för dom tidningarna gillade vi hobbyister högt och rent...

Ingen fara, Karlström kommer att finnas med, och han kommer att teckna så mycket som möjligt! Sjango.



Den på
på fly
Billån



Hjälte
av sin



OBS!



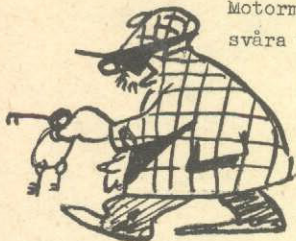
En
va
da





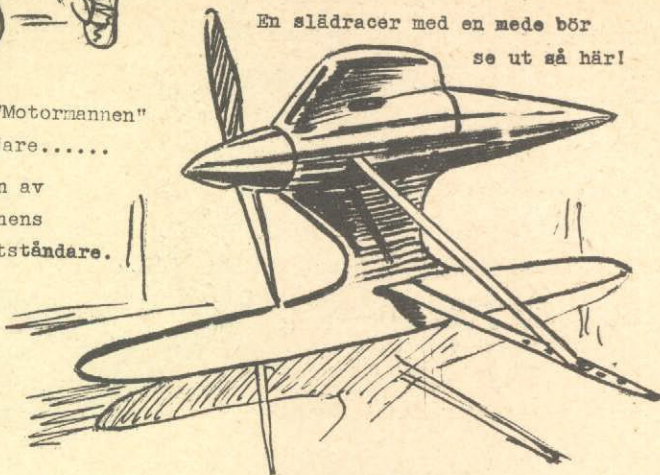
Den påtänkta seriefiguren "Motormannen" på flykt undan sina förföljare.....

Billånaren Karlzon, en annan av Motormannens svåra motståndare.



Ur Björn Karlströms skissbok:

En slädracer med en mede bör se ut så här!



Hjälten själv är lika beroende av sin bil som stålmannen av sin arbets-

kostym.



OBS!



Drömmen om resan till

Etiopien ...

Björn gick i träning för att vara beredd på nya exotiska motiv ...



Resan till Etiopien skulle ske med bil genom hela Europa.



En annan variant på "Motormannen"

SAAB-bilen i Etiopien...

En annan metod att ta sig fram i Afrika. I tre år har Björn drömt om resan

... men hobbyfolket hoppas den inte blir av.



OM

ur styp tecknat som går snabbt ttnet. Här mäter meo.

oga och bättrade med andra leksa-an jag tyckte lek-

utom att bli en annat har han i till Etiopien. Det i reslust, för upp n omkring Sverin-nära, att det bara n, så hade Björn st ett år. Han ha-rita negrer... e två åren gick ro... snumret av Hob-llid.

den rymdskepps-racersläde?

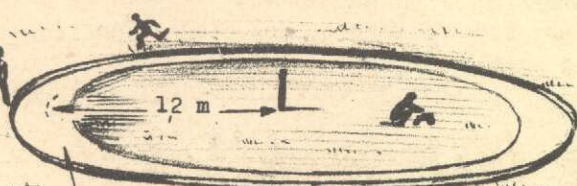
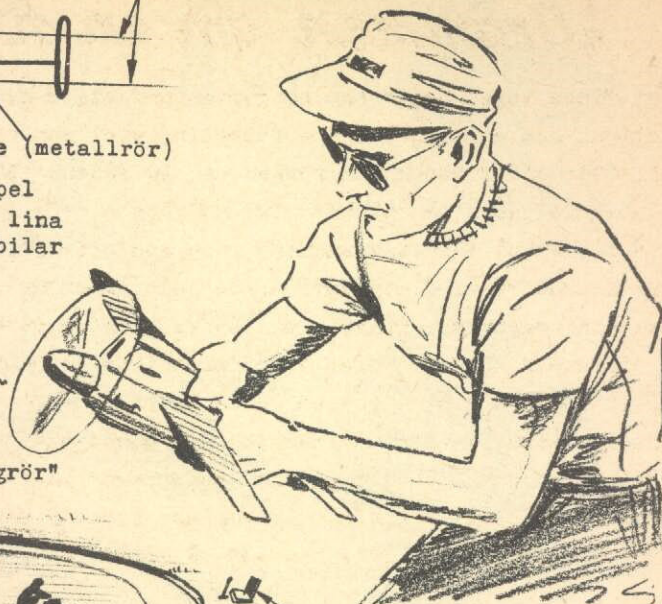
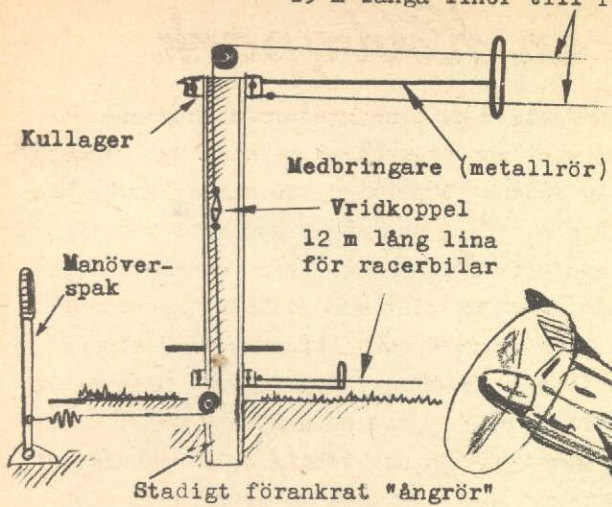
, när jag såg ar-felkonstruerade, ed ett litet luftin-annars suger det släpp bakåt bak-t öka farten med

vi beställde uppe att läsa på de föl-Karlströms hand, Till slut skall vi an en hobbyist i

Björn Karlström Hobbyfolk; bara och cowboyfigu-ärt. Försök dess-m på gamla Tek-nik, för dom tid-t och rent ... att finnas med, cket som möjligt! Sjango.

Hobbyfolk

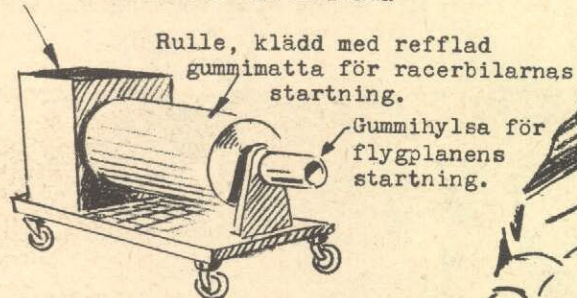
15 m långa linor till flygplanen



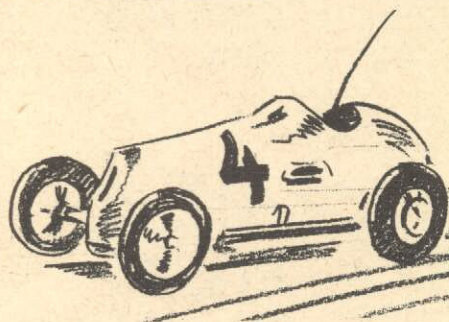
Förarstol och manöverspak

Racerbilbana av betong
(Fint gräs på ömse sidor)

Komb. motorhus och batterilåda



Flyttbar startvagn.



Bhm 49

2
Det finns
idrotten, o
skall "Gärd
man nu inte
och springe
tekniska un
utöva sin s
med diamete
Infälld i d
planteras e
da. Slutlig
sens värde.
förvaras i

...
Ja, den kar
för att få
andra, banar
holm.



Drömmen om en Hobbypark

Det finns ingen hobby som så ivrigt omfattats av myndigheternas intresse som idrotten, och det skjuter upp fotbollsplaner som svampar ur marken. Nu senast skall "Gärdet" i Stockholm försees med 10 sådana lekplatser för vuxna. Varför kan man nu inte passa på att förverkliga mångas dröm - de mångas som inte väsnas och springer på idrottsevenemang utan som offrar sin fritid till skapandet av tekniska underverk i miniatyr - och göra en anläggning som tillåter dessa att utöva sin sport mer aktivt. Det behövs bara en inhägnad (starkt stängselnät) med diametern 45 - 50 meter innanför vilken en "korthårig" gräsmatta planterats. Infälld i denna gräsmatta skulle en betong-rundbana med sarg gjutas och i mitten planteras en mittstolpe av ungefär den konstruktion som visats på föregående sida. Slutligen skulle en flyttbar "startvagn" med elektrisk motor förhöja platsens värde. Nattetid kunde startvagnen, flygförarstolen och pianotrådslinorna förvaras i en låsbar låda inom själva området.

Pyramidal

...som kanske blir verklighet

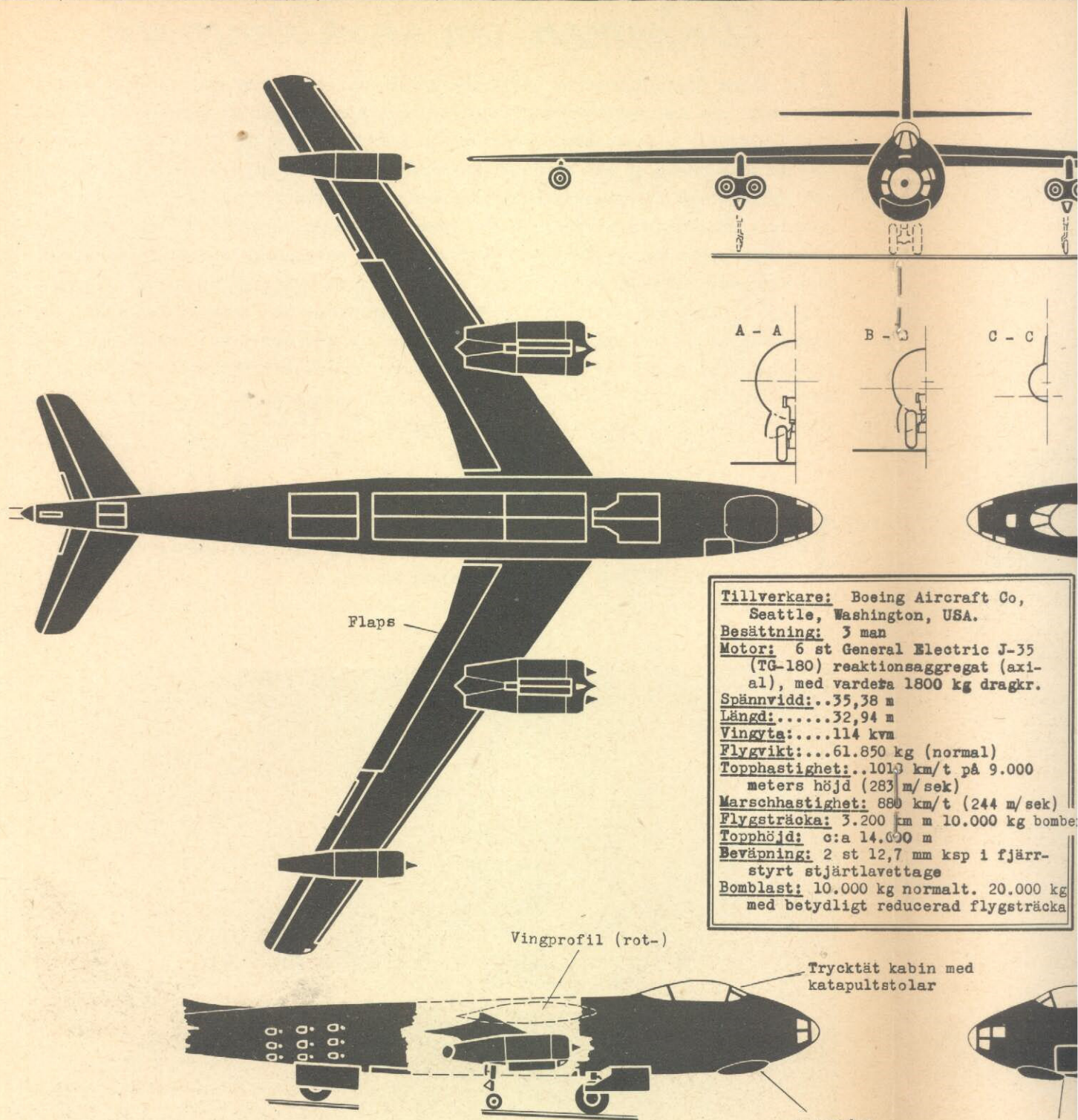
Ja, den kanske kommer att bli verklighet! Det är nämligen starka krafter i gång för att få Idrotts- och friluftsstyrelsen med på att upplåta mark på Gärdet. Det andra, banan etc., kommer i så fall att bekostas av en stor dagstidning i Stockholm.

PÅ NÄSTA UPPSLAG



BOEING B-47 I SKALA 1:200

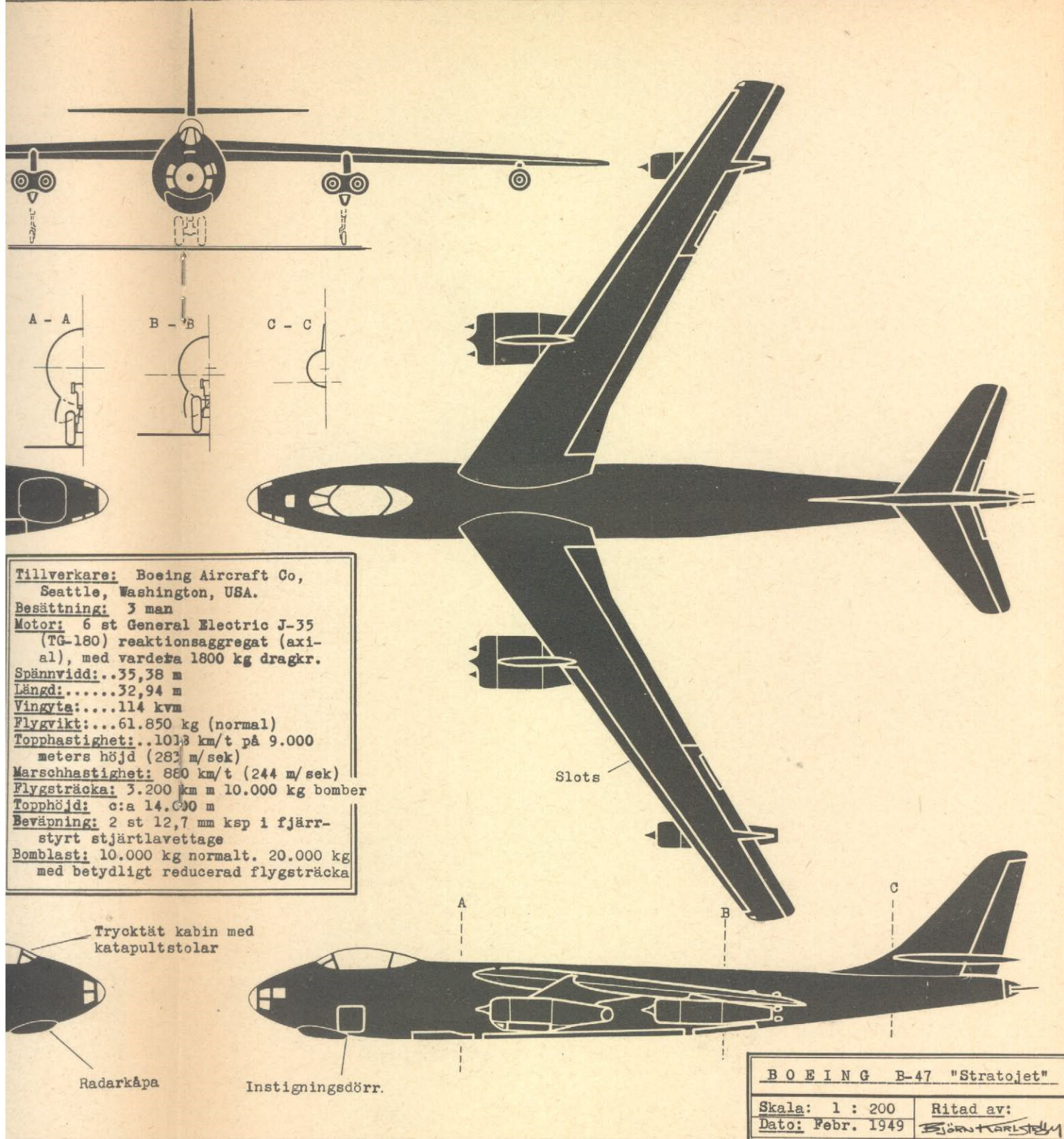
Bhm 49



Tillverkare: Boeing Aircraft Co,
 Seattle, Washington, USA.
Besättning: 3 man
Motor: 6 st General Electric J-35
 (TG-180) reaktionsaggregat (axi-
 al), med vardera 1800 kg dragkr.
Spännvidd:...35,38 m
Längd:.....32,94 m
Vingyta:.....114 kvm
Flygvikt:...61.850 kg (normal)
Topp hastighet:...1013 km/t på 9.000
 meters höjd (283 m/sek)
Marschhastighet: 880 km/t (244 m/sek)
Flygsträcka: 3.200 km m 10.000 kg bombe
Topp höjd: c:a 14.690 m
Beväpning: 2 st 12,7 mm ksp i fjärr-
 styrt stjärtlavettage
Bomblast: 10.000 kg normalt. 20.000 kg
 med betydligt reducerad flygsträcka

Landställs- och start-
raketdetaljer.

Instigningsdö



INSPIRATION FÖR TECKNARE



- Bild 1. På ett 50 x 60 cm ritpapper markeras huvudets placering med lätta drag av ett spetsat ritkol.
 Bild 2. Ansiktets indelning göres och huvudets riktning bestämmes.
 Bild 3. Med breda drag av kolet och tummen mejslas de kraftiga fördjupningarna i ansiktet fram.
 Bild 4. Motivet arbetas fram med bruna, röda och svarta pastellkritor. Ljusa och mörka partier i håret studeras.
 Bild 5. Ytterligare uppmärksamhet ägnas viktiga detaljer och plastisk djupverkan. Porträttligheten studeras fram mer.
 Bild 6. Porträttet göres färdigt.

Att studera hur andra tecknar och målar är alltid inspirerande och sporrar till nya egna försök. Här är en strålande bildserie ur den amerikanska "How to draw with pastels" utgiven av Walter T. Foster. Utgivaren har en hel serie sådana tecknarböcker för en dollar styck - 3:60 i svenska pengar. Den som tecknat ovanstående avsnitt, Russell Iredell, har bl.a. porträtterat kända filmstjärnor.



B.

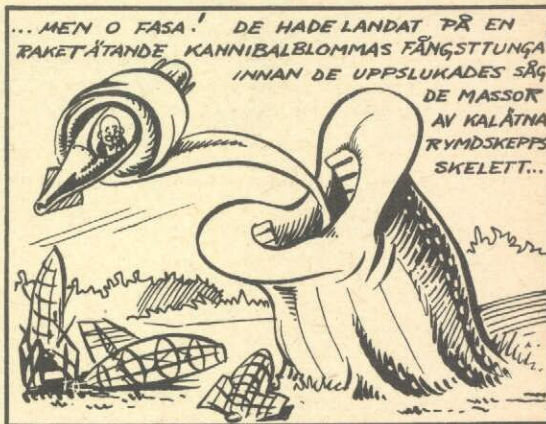
till

aw

van-



RYMD-JOHAN



NÄSTA GÅNG: I FOSSINGFOLKETS VÄLD !!!

SPÅR 6 och 7

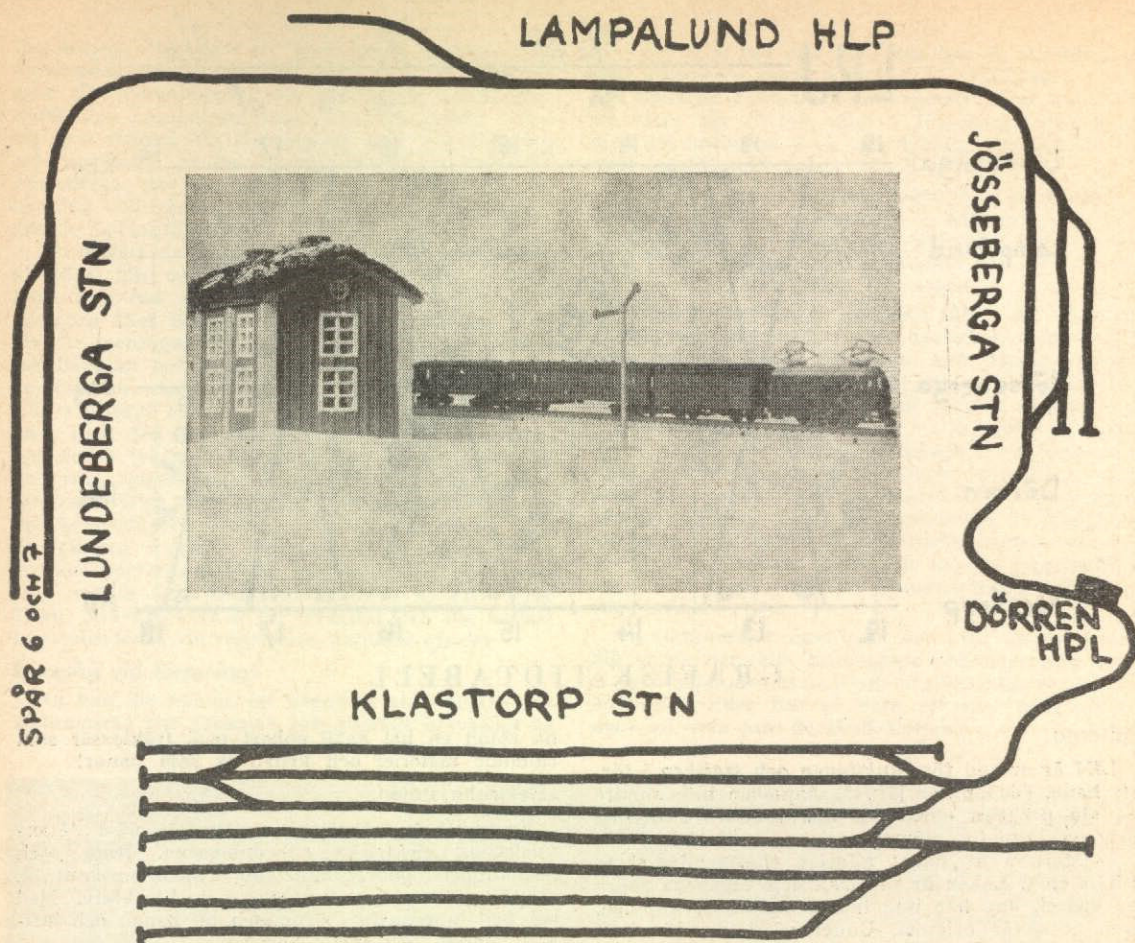
LUNDEBERGA STN

SMJ — uttytt har som medlemmar ha för dagen ett kapten Sven L. lärorikt besök, är inte en vanl idé, ett »spel», att kalla sin ba — Det är in tiösa detaljer matiska koppli järnväg, ett u På Lundeberg trafiken, som Banan är m liten privatbar Lundeberga ti och 7 på Lunc tala dyra pen fingerad statio

Mars 194



ÄLD !!!



SPELET OM TÅGET

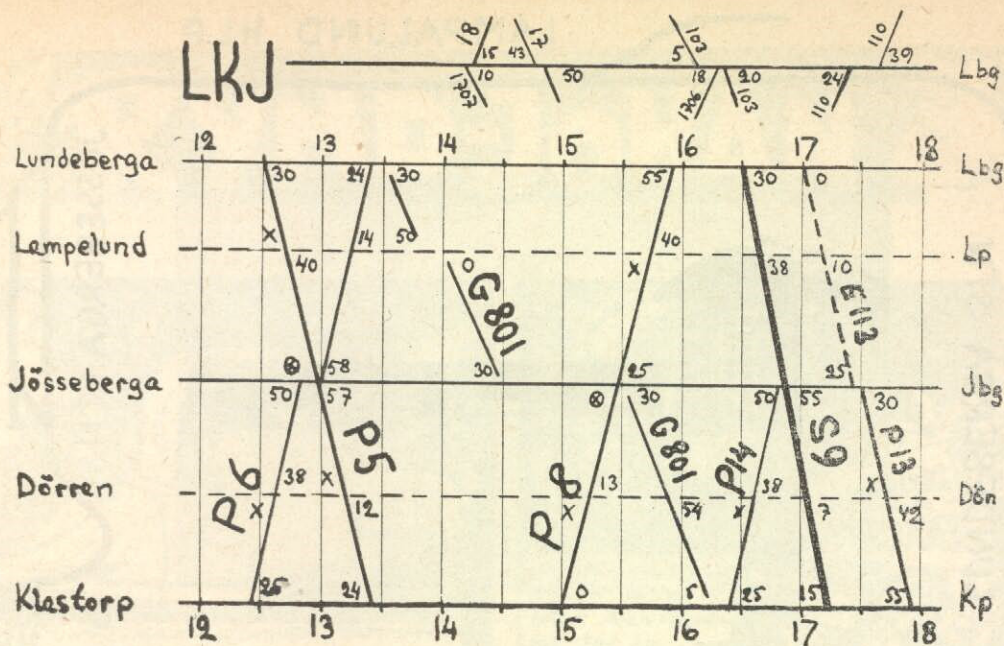
SMJ — uttytt Stockholms Modelljärnvägsklubb — har som bekant ingen klubbana, men dess medlemmar har i allmänhet egna banor. Vi gör för dagen ett besök hos klubbens nestor, greve kapten Sven Lagerberg. Det är ett mycket, mycket lärorikt besök, för Lundeberga-Klastorps Järnväg är inte en vanlig modelljärnväg — — — den är en idé, ett »spel», som kapten Lagerberg själv älskar att kalla sin bana.

— Det är ingen vanlig modelljärnväg med minutiösa detaljer och skalriktighet alltigenom, automatiska kopplingar etc., utan det är en *miniatyrjärnväg*, ett undervisningssystem, om man så vill. På Lundeberga-Klastorps Järnväg är det själva trafiken, som framställs i åskådlig form.

Banan är mycket enkel. Den är tänkt som en liten privatbana nere i Skåne, med anslutning i Lundeberga till SJ:s stambana. LKJ hyr spår 6 och 7 på Lundeberga station av staten och får betala dyra pengar i hyra. Lundeberga är en helt fingerad station, där jag själv håller till på kör-

kvällarna och gör i ordning tågen och dirigerar trafiken. Från Lundeberga går banan i en stigning till Lampalund, som är en håll- och lastplats mitt i en skogstrakt. Där finns också en del verkstäder för järnvägen. Sedan går banan ned till ett större industrisamhälle, Jösseberga station, som har tre spår. En mindre hållplats, benämnd Dörren efter sitt läge i våningen, är en liten anhalt i en kurvig del av banan strax före Klastorp, som är ett stort samhälle, beläget vid Sundet och med en ordentligt tilltagen bangård.

Banan är byggd på lösa plankor och kan varieras och hopfogas efter behag — transporteras bort på föreläsningar etc. Den har luftledning bestående av en kraftig koppartråd — 1,5 mm tjock — som hålles uppe av byglar liknande målen på ett vanligt krocketspel. Ursprungligen var den avsedd för ett visst rum, men det fanns ingen möjlighet att ha den framme, för »det blev så trångt att jag inte ens kunde borsta tänderna», sade järnvägs-kaptenen.



GRAFISK TIDTABELL

Pjäserna

LKJ är anlagd för funktionen och trafiken i första hand. Därför har järnvägskaptenen inte mindre än sju präktiga elektriska märklinok för driften och en ansevärd mängd rullande materiel.

— Märklin är något alldeles enastående, säger LKJ:s chef. Loken är råstarka och vagnarna säkra på spåret. Jag har inte heller tagit bort kopplarna, som alltså är original. Under växlingen får man skjuta ihop vagnarna eller lyfta isär dem för hand. Att hålla på och pillra för hand med pinsetter tycker jag faktiskt inte är roligt, inte heller tycker jag om automatiska koppel och växlar.

Ett trettiotal vagnar är mycket att hålla reda på, personvagnar, godsvagnar, finkor och tankvagnar.

— Vi hade också en direktgående sovvagn till SJ:s nattåg, men trafiken bar sig inte och jag var tvungen att sälja den...

Det är roligt att höra på kapten Lagerbergs skildring av sitt spel, för där finns hela tiden en realistisk fantasi som gör livet kring banan så intressant. Med kaptenen som spelledare skulle ni

ha roligt en hel kväll enbart med tråklossar som rullande materiel och kritstreck som banor!

»Elektriska stolen»

En enkel trätaburet med utrustats med de erforderliga elektriska anordningarna, fram- och backkoppel pådragsmotstånd, spänningskontroll, ampéremätare, transformator och likriktare. Med två klämmor ansluts strömmen till banan och luftledningarna, och spelet kan börja!

Stränga spelregler

För hela dagen på LKJ finns det noggranna tidtabeller, både för stationsinspektörerna och för lokförarna. Varje signal och klockslag finns angivna. Den stora grafiska tidtabellen är grunden till det hela. 6.30 på morgonen går det första persontåget från Klastorp till Jösseberga med arbetarna till industrierna, en timme senare går det första snälltåget ut från Klastorp med SJ-anslutning på stambanan. Av platsbrist har vi nedan tagit med de brådaste timmarna från middagen till kl. 18 på kvällen.

Vi studerar den grafiska tidtabellen

Se på tabellen nere vid Klastorpstrecket! Kl. 12.25 avgår persontåget P6 norrut. Vid dörren gör den »behovsuppehåll» — markerat med kryss — avgår 38 och kommer till Jösseberga 12.50. Där gör det uppehåll och inväntar södergående persontåget P5, som avgått från Lundeberga 12.30. Tåget P5:s ankomsttecken till Jösseberga är ett »hjul», som betyder att det skall stanna.

Med en minuts mellanrum sticker sedan de mötande tågen iväg åt var sitt håll och ankommer ungefär samtidigt till sin respektive bestämningsort.

Godstågen kännetecknas på den grafiska tabellen av att deras linjer inte ritas ända fram till sta-

»Lampalund i vinterskrud»

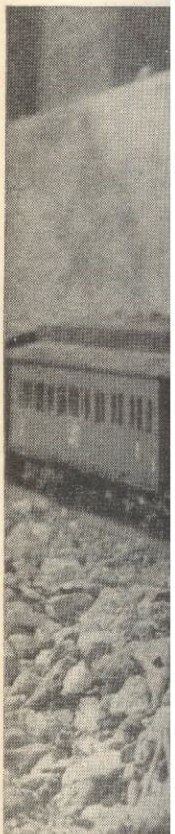
heter det vackra fotografiet på sid. 17 i vinjetten, där signalen för stickspåret just visar klart för det passerande persontåget. Runt om vinjetten finns LKJ:s sträckning i en summarisk skiss. Sommarbilden här intill är från ett uppställningsspår vid Klastorp. Envisa rykten om att snön i Lampalund är ett lakan och att det ligger strösocker på husets tak är inte obekräftade, men däremot förnekar järnvägskaptenen bestämt att sommarbilden är från Östra station i Stockholm. Så vitt vi har oss bekant, använder Roslagsbanan inte cigarrlådstrå i sina vagnar, fast man kan misstänka det ibland.

tionslinjen. Den ningen under gick på förmi 13.30 med Lam tar god tid på och använder Jösseberga, där lastning och vä gående persont

Det är lätt att kl. 16.00 blir d barn som bor Klastorp åker. Det är meninge lokalbetonat och småningom ska LKJ:s affärer ä köra med den har också två s och från stamb middagen från den brådaste ti Av skissen ova en förbindelse 103) och en söd 1706). Snälltåget kontrolltiderna v

Extratåg vid för

Nu kan det h slutningståg blir



39 Lbg
18 Lbg
Lp
Jbg
Dön
Kp
18

tionslinjen. Det går ett godståg i vardera riktningen under dagens lopp. Det uppgående tåget gick på förmiddagen, det nedgående startar kl. 13.30 med Lampalund som första etappmål. Tåget tar god tid på sig för växling och vagnkoppling och använder en hel timme att ta sig fram till Jösseberga, där det blir stående en timme för ny lastning och växling och för att invänta det norr-gående persontåget P8.

Det är lätt att läsa av den grafiska tabellen. Efter kl. 16.00 blir det en livlig trafik. En mängd skolbarn som bor i Jösseberga men går i läroverk i Klastorp åker hem kl. 16.25 med persontåget P14. Det är meningen att detta tåg, som ju är mycket lokalbetonat och stannar för gott i Jösseberga, så småningom skall ersättas med rälsbuss — men LKJ:s affärer är dåliga, som sagt, och man måste köra med den materiel som redan finns... Banan har också två snälltåg, båda med direktvagnar till och från stambanan, av vilka det ena går på förmiddagen från söder till norr, det andra går under den brädaste tiden från Lundeberga kl. 16.30 (S9). Av skissen ovanför framgår att stambanan har en förbindelse norrifrån, ankommande kl. 16.05 (tåg 103) och en söderifrån, ankommande kl. 16.18 (tåg 1706). Snälltåget S9 är ett direkttåg och har endast kontrolltider vid respektive stationer utsatta.

Extratåg vid försening!

Nu kan det hända, att något av stambanans anslutningståg blir försenat, och särskilt besvärligt är

det, eftersom det ena av dessa har en direktvagn, som egentligen skall kopplas till LKJ-tåget. För den händelse försening har uppstått avgår kl. 17.00 ett extra tåg E 113, som i Jösseberga slås ihop med det ordinarie P 13, som lyckligt för den förse-nade anslutningsvagnen till Klastorp.

Efter den bråda eftermiddagen kan järnvägsper-sonalen gå till stadshotellet i Klastorp och äta middag, för nästa tåg med tågbyte i Lundeberga f. v. b. till Stockholm eller Malmö går inte förrän 19.30 och är sista tåget för dagen...

Tidtabell fordrar ju att man rättar sig efter en klocka, som går med en viss hastighet, men så gör man inte på LKJ. Om man kan »spela» under vissa förutsättningar, så kan man också alltefter behov komma överens om, hur mycket klockan är.

Fantasin har vingar — — — det blev en kopp the i kapten Lagerbergs »rökkupé», ett långsmalt kök inrett som en gammaldags andraklassvagn, med en gammaldags halvklotformig vagnslampa vänligt lysande i taket... Konsekvens är järnvägs-kaptenens förnämsta drag. *Järnvägskapten*, var det ja. Man kan nästan gissa, att kapten Lagerberg i sin militära gärning haft kommandering till järn-vägstrafiken.

Vi återkommer med mer om LKJ längre fram. Slå er nu ner, alla mj-byggare och begrundna. Har er egen bana en tidtabell och ett tillräckligt realistiskt underlag? Eller har ni bara ett spel med pjäser utan att veta hur de skall flyttas?

tråklössar som
m banor!

ts med de er-
a, fram- och
änningskontroll,
likriktare. Med
banan och luft-

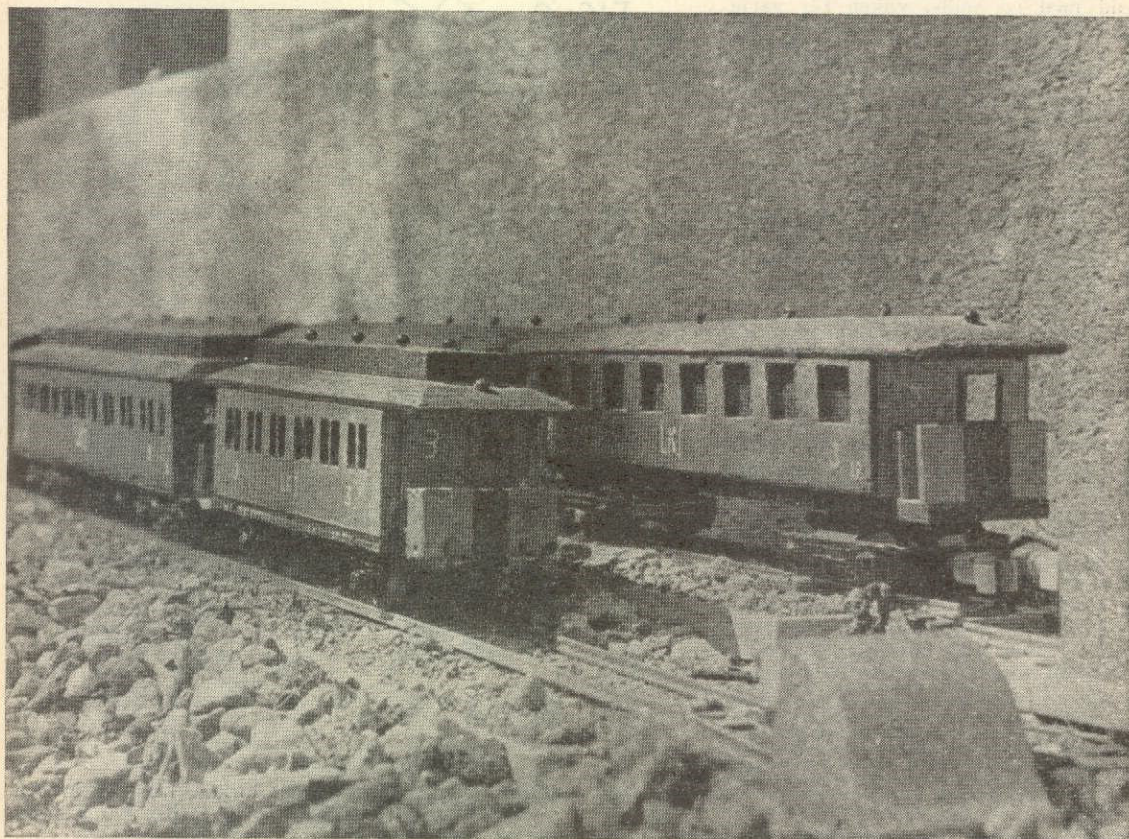
noggranna tid-
rerna och för-
slag finns an-
en är grunden
det första per-
a med arbetar-
går det första
anslutning på
dan tagit med
agen till kl. 18

rpstreckat! Kl.
Vid dörren gör
med kryss —
nga 12.50. Där
gående person-
ga 12.30. Tåget
är ett »hjul»

sedan de mö-
och ankommer
e bestämnings-

afiska tabellen
fram till sta-

obbyfolk



ELEKTRISKA KLOCKOR

Impulsklockan erbjuder den elektromekaniskt intresserade hobbyisten ett verkligt trevligt arbetsobjekt. Den är relativt lätt att plocka ihop, fordrar inte mycket ifråga om verktygsutrustning och kan slutligen varieras på otaliga sätt efter vars och ens personliga smak. Här skall inte lämnas någon arbetsbeskrivning utan endast några tips rörande principerna för vissa detaljer.

Först något om vad vi här menar med impulsklocka. Det är ett pendelur, där pendeln själv är den drivande faktorn i motsats till ett »vanligt» pendelur, där urverket drivet av en fjäder eller ett lod strävar att »rusa» men hindras av pendeln, som endast tillåter verket att stegvis förflytta sig. Härvid erhåller pendeln sin drivkraft från urverket. I impulsklockan däremot hålles pendeln igång genom strömpulser från ett batteri. Principen, som enligt vad förf. har sig bekant lanserades för länge sedan med urfabrikatet »Bull-Clock», kan beskådas på fig. 1 a.

Pendeln är i sin nedersta ända försedd med en spole, vilken för varje svängning passerar en magnet. När spolen befinner sig i bottenläget intar den det läge i förhållande till magneten, som framgår av fig. 1 b. I detta ögonblick får spolen en kort strömstöt, varvid spolen verkar som magnet med polerna enligt figuren. Spolens nordpol attraheras av den fasta magnetens sydpol, och dess sydpol av magnetens nordpol, varvid spolen och därmed pendeln får ett rörelsetillskott i pilens riktning. På återvägen får spolen ingen ström.

Redan här finns möjligheter till variationer i utförandet. »Bull-Clock» var försedd med en lång, svagt böjd magnet med en nordpol i mitten och sydpoler i vardera änden, se fig. 2 a. Fördelen med denna magnet är att den genom att vara »spegelvänd» kan användas för impulsgivning till pendeln i båda rörelseriktningarna. Emedan det knappast är möjligt att få tag på en dylik magnet i handeln kan man åstadkomma ett »surrogat» genom att placera två magneter enligt fig. 2 b. Magnetens längd bör inte understiga spolens, och har man för korta magneter kan man skarva enligt fig. 2 c.

Magneterna kan monteras på olika sätt, antingen i ett svagt böjt mässingsrör (fig. 3 a), eller limmas på en celluloidremsa eller dylikt (fig. 3 b), vilken träs genom spolen och fästes på lämpliga stöd. Observera att magneterna, när de är motvända strävar att stöta bort varandra. De måste således

lindas fast, medan limmet torkar. Om det är två sydpoler eller två nordpoler som pekar mot varandra spelar ingen roll.

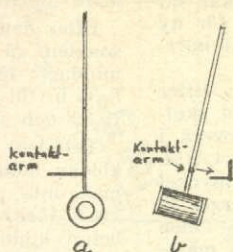


FIG. 4

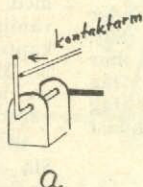
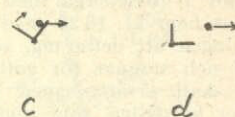


FIG. 5

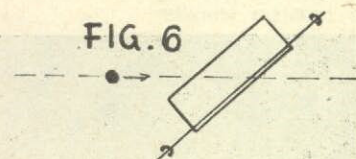
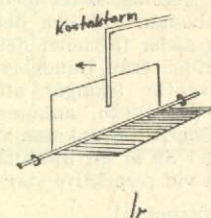


FIG. 6

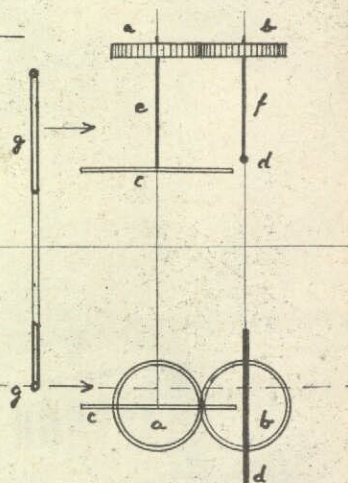


FIG. 7

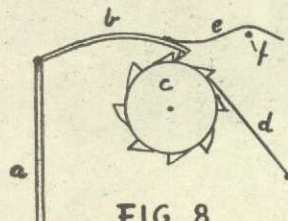


FIG. 8

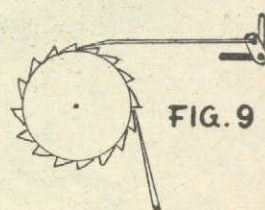
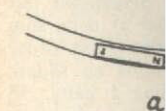
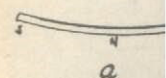
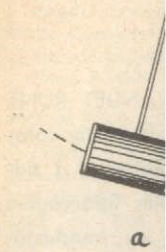


FIG. 9



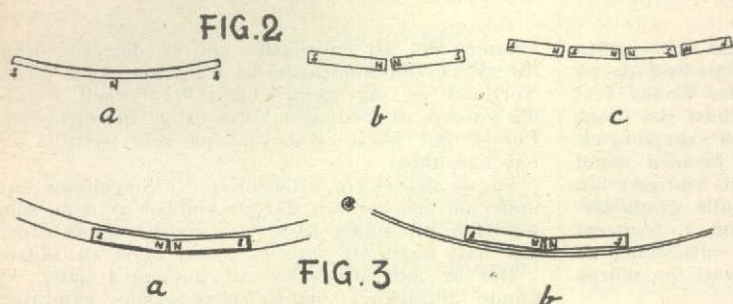
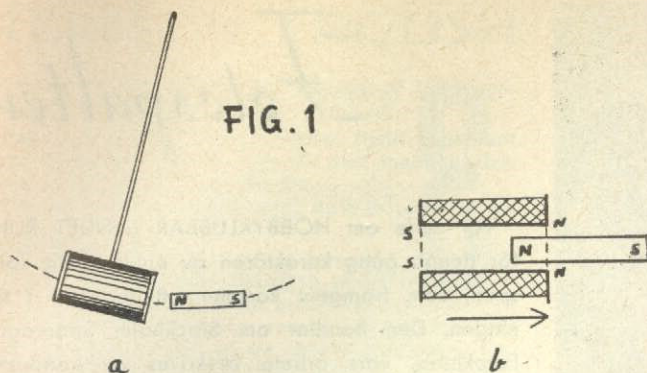
Flyglöjtnant Cu
presenteras med
han ger i denn

Pendelns uppl
kan hängas på
spetsar eller i
friktionen blir
stys, så att den
axel.

Impulsgivningen

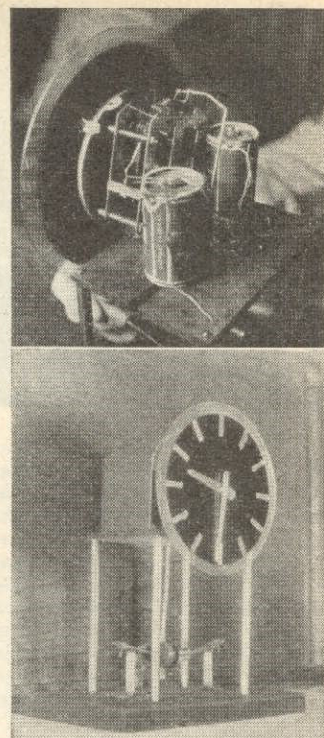
är kanske det s
spolen en ström
nämligen när s
det läge som fra
heller vara för l
ten »täcker» va
bromsas pendel
impuls givas, så
magnetsystem er
impuls kan avg
svårigare att u
vi här bara ko
pulsgivning.

En enkel me
På pendeln fin
förbunden med
ände är direkt
lämpligen av et
dragas) till bat
läge, träffar der



Flyglöjtnant Culle Lundgren

presenteras med bild på detta nummers omslag. Han är en enastående skicklig mekanisk begåvning, och han ger i denna artikel ett bevis härpå. Hans egen elektriska klocka är avfotograferad ovan.



Pendelns upphängning kan likaledes varieras. Den kan hängas på en axel, på en skarp egg, på två spetsar eller i en bladfjäder. Huvudsaken är att friktionen blir den minsta möjliga och att pendeln styrs, så att den svänger i samma plan som spolens axel.

Impulsgivningen

är kanske det största kruxet. Här gäller det att ge spolen en strömimpuls i absolut rätta ögonblicket, nämligen när spolen och magneten befinner sig i det läge som framgår av fig. 1 b. Impulsen får inte heller vara för lång — så snart spolen och magneten »täcker» varandra måste den upphöra, annars bromsas pendeln igen. På återvägen skall ingen impuls givas, såvida man inte använder sig av ett magnetsystem enligt fig. 2, varvid motriktad strömimpuls kan avgivas. Detta system blir dock besvärligare att utföra och behövs knappast, varför vi här bara kommer att tala om enkelriktad impulsgivning.

En enkel metod för impulsgivning är följande: På pendeln finns en utskjutande arm, elektriskt förbunden med spolens ena ände. Spolens andra ände är direkt kopplad (pendelstängens tillverkas lämpligen av ett rör, genom vilket en ledning kan dragas) till batteriet. När pendeln når sitt bottenläge, träffar denna arm en vippanordning (fig. 4 b

och c), vilken är förbunden med batteriets andra pol. Härvid får spolen sin ström, men endast ett ögonblick; när pendeln rört sig ytterligare ett stycke har armen vält över vippanordningen till läge enligt fig. 4 d och kontakten är åter bruten. När pendeln svänger tillbaka, träffar armen den isolerade delen av vippanordningen och spolen får ingen ström. Vippanordningen kan tydligt studeras på fig. 5, där olika utföranden visas.

Fig. 5 a visar en enkel anordning. Den ställer dock stora fordringar på materialet, enär kontaktrycket är mycket svagt. För att säkerställa god kvalitet bör silvertråd användas både till denna och till kontaktarmen på pendeln. Fig. 5 b visar en vippanordning med skivor i stället för »pin»ar. Här bör kontaktarmen vara lodrät, och genom att vrida vippanordningen så att dennas axel icke är vinkelrät mot pendelns rörelseriktning (se fig. 6, där anordningen är sedd uppfifrån, punkten föreställer kontaktarmen) kan man erhålla bättre kontakt genom att kontaktarmen kommer att glida utmed kontaktskivan. Samtidigt kan man genom vridningen i viss mån reglera impulsens längd.

Observera att för båda dessa anordningar gäller att man måste sätta något stöd eller dylikt, som stoppar anordningen i sådant läge att alltid en av vipparmarna pekar uppåt.

(Forts. å sid 7)



FIG. 9

Om det är två
pekar mot var-



Fotospalten

Vår serie om HOBBYKLUBBAR LANDET RUNT får denna gång karaktären av en instruktiv fotospalt, som framgent kommer att fortsätta i tidningen. Den handlar om Stockholm Spårvägars Fotoklubb, vars arbete beskrivs av konduktör Wilhelm Dahlqvist.

Väl mött i spalten, mina läsare. Här ska vi göra vårt bästa att ge något åt fotointresserade på alla stadier av fotografiskt kunnande. Vi ska året runt söka ge uppslag till hur man bäst ska fånga varje årstids speciella charm med sin kamera. Efterhand tänker vi också försöka få med något om den tekniska utvecklingen. Men viktigare än alla färska nyheter är att ständigt hålla gamla lärdomar om noggrannhet i minnet, då vi hanterar vår kamera. Den som slarvar med inställning av bländare och avstånd har ingen garanti för skärpa i sina bilder.

De som har laddkameror utan nyssnämnda inställningsanordningar kanske betraktar kameran som ett slags automat, som man bara knäpper på och får precis den bild man önskar. De har ändå fel i sin uppfattning. Om än kameran alltid har ett vidsträckt skärpedjup, så kvarstår bl. a. ändå det viktiga i att hålla kameran verkligen stadigt under exponeringen och att varken gå för nära eller för långt ifrån motivet.

I gamla tider var fotograferingen en alltför invecklad procedur för att vem som helst skulle kunna försöka sig på den. Kamerorna var tunga och svårhanterliga, och plåtarna fick fotografen själv preparera strax före användandet. Hur kostsam och besvärlig fotograferingen kunde bli, exempelvis för en fjällturist, kan man ana, då en gammal resehandbok föreslog resenären att leja ett par bärare för fotoutrustningen. En bredare allmänhet ville gärna vara med i leken, och mot slutet av förra seklet upptog en svensk kameraverkstad tillverkning av en lättskött växelkasettkamera, benämnd Svensk Express. Denna bidrog i hög grad till amatörfotografiens genombrott i vårt land. Vid samma tid provade amerikanarna urmodellerna till de nutida rullfilmkamerorna.

Nog för att man får stort utbyte av att gå ensam i markerna och söka motiv eller av att arrangera stilleben i hemmets lugna vrå, men att dess emellan få del av andras erfarenheter kan i längden öka intresset och färdigheten. Redan för 60 år sedan bildades Fotografiska Föreningen i Stockholm. I landsorten, där amatörerna ber glesare, har samarbetet dem emellan ej kunnat organiseras förrän under de sista decennierna. Under sista åren har antalet landsortsklubbar hastigt ökat och närmar sig nu 90.

Upp i Norrland, med de stora avstånden, före-

kommer det att entusiaster gör en dagslång resa för att bevista sammanträdet i sin fotoklubb. Från Norrland är sågverksarbetaren Per Forsell, trefaldig vinnare av tidningen Fotos årliga mästartävling. Forsell har blivit riksbekant på sina porträtt av hälsingegubbar.

På en del större arbetsplatser i Stockholm har under de senaste åren startats klubbar av dem, som har foto till hobby. Den som mejslar dessa rader har haft nöjet att vara med och bilda en sådan.

Det är inte alls svårt att komma i gång. Vi kände tillräckligt många intresserade kamrater, men för att vara säkra på alla utfärdade vi första kallelsen på textade plakat, som anslogs på olika delar av arbetsplatsen. Anslutningen till det konstituerande mötet överträffade alla förväntningar. Redan första kvällen kunde vi döpa klubben, välja styrelse och få full fart på verksamheten.

På ett undantag när står företagsklubbarna, liksom landsortsklubbarna i organisatoriskt samband med Fotografiska Föreningen och Riksförbundet Svensk Fotografi, varigenom dess medlemmar får en förmålig månadstidskrift som förmedlar kontakten med vad som händer. Vidare får klubbarna låna ljusbildserier och föredragshållare till sina möten. Fotohandlarna brukar stå till tjänst med demonstrationer av tekniska nyheter och donerar gärna något tävlingspris.

Tävlingar

Tävlingar har hållits tre gånger i klubben. En gällde bästa bilden i vårt arbete, vartill arbetsgivaren skänkte 200 kronor till priser. Nästa tävling gällde några föreskrivna motiv från Stadshuset, en svår sak som avskräckte många. Nu började kamraterna tro att somliga hade en så överlägsen skicklighet, att det inte fanns någon chans att vinna en tävling. Det avhjälpes genom att vi satte de utpekade toppmännen i en särskild klass och kunde därefter glädja oss åt ett gott deltagande i tävlingen om den bästa sommarbilden.

Tävlingarna hade ett gott inflytande på bildernas kvalitet. Man kan ju inte räkna med att kunna göra prisbilder redan vid första eller andra försöket. Men när man jämfört sina egna alster med tillräckligt många prisbilder, så börjar man så småningom få en smula begrepp om bildskärpa, svärtningskala, balans i kompositionen och annat som man har nytta av.

Hobbyfolk

NEWS IN ENGLISH

This is a concentrate of the contents of the magazine.

Page 1 Cover shows the Swedish flight lieutenant Culle Lundgren jobbing with his own made electric clock, described on page 20-21.

Page 2-3 A lecture (second) how to paint in oil.

Model Race Cars

Page 4-5 We have tried to make lists of the fastest runs ever made with model race cars in USA and Sweden. Sorry to say, records do not live very long in this sport, so we cannot guarantee, that they are still valid when you read this. As Sweden has only had four SMRCC sanctioned meetings, all »personal» records are better than the Swedish records reached on competitions.

Finland is the newest member of IMRCA, we greet our neighbour country welcome among the model racing nations. The address is: Modell Motor Klubben, Claes Jernström, Borggatan 24 B, 18-9, Helsingfors, Finland. A new Swedish club is founded in Ludvika, the club's name is »Silvered».

The next big contest in Sweden is held in Stockholm on April 29th. It will be an international meeting and foreigners are invited to participate. Write to us, if you want to get a guest!

Page 6-7. The FAI has stipulated rules for competitions with U-controlled model airplanes. All interested had better contact their own organisations for model flying to get detailed information. The author of the text is the first model flying instructor in Sweden, G. H. Derantz.

Karlström pages

Page 8. A hobbyist's portrait of the most famous flight drawer in Sweden, Björn Karlström, who is working in the staff of Hobbyfolk. All illustrations on page 9, 10, 12, 13 and 16 are made by Karlström.

Arbetsgivarerna håller oss med möteslokaler. Efter som det finns markententem, är det inte så svårt att ordna kalas med kaffe och tårter vid klubbens årshögtidet. En del utflykter, såväl i dagsljus som kvällsbelysning, samt utställningsbesök har anordnats.

Redan från första början önskade våra medlemmar lära framkallning och kopiering, och kurser har hållits två år i följd. Erfarna klubbkamrater har ställt sig till förfogande, och andra har lånat ut framkallningsdosa, skålar och kemikalier. Den enda kostnaden har varit för förstöringsapparat.

Eget mörkrum

Medlemmarnas största önskemål har varit ett gemensamt mörkrum, där de kunde få disponera förstöringsutrustning. För att skaffa pengar därtill ordnade vi utloftning av en spegelreflexkamera och ett antal presentkort på 1500 passiva medlemskort à kr. 1:—, Då det var många kamrater, som ville prova på försäljningen var den kvickt överstökad.

Pengar fanns, som sagt, men mörkrummet var svårare att hitta. Företaget gav oss fritt val bland

Page 10. The Hobby Park Karlström wants the Chef Architect of the City of Stockholm to build.

Page 12-13. The US jet bomber XB-47 in scale 1:200.

How To Learn To Draw for a Dollar

A review of the American »How to draw»-library, published by Walter T. Forster. The illustrations are from the book »How to draw with pastels».

Space Joe

We did not know that Hobbyfolk would have a cartoon like this when writing this page in last number. Summary: Space Joe was a modern child without complexes — so he did not believe in the stork, only in rockets. As soon as he left the cradle, he began to build his first space ship. But the gunpowder was bad... Twenty years he spared for new powder and see, perseverance wins the race... For fifty years Thunder-Andy had constructed his space ship. Unhappily he started just when Space Joe turned home and there was an awful crash...

This number: The two space ships were welded together, and the men went on to a planet... where they saw marks showing that the planet was occupied... They landed on a fine looking landing place... but it was a space ship eating flower, that swallowed our heroes. They worked themselves out, but, sorry to say, they seem to be beset on all sides by fools.

The Game about Trains

Page 17-19. The story about the little EKA railway, owned by a member of the Stockholm Model Railroad Club, how the trains go after a real train schedule and how you really get fun from your model railway.

Page 20-21. The elementary things how an electric pendulum-clock is made.

Page 22. The life in a photo club.

Have you something to tell us or something you want to know? Address letters to: Hobbyfolk, Lärntorgsgatan 42, Stockholm, Sweden.

sina lediga utrymmen. Något idealiskt rum kunde vi inte finna, men tog slutligen ett av luftskyddsrummen. Det måste nog betraktas som ett provisorium, enär vattenledning saknas.

Utrustningen består bl. a. av en Uniprint förstöringsapparat 6×9 med avmaskningsram, framkallningstankar, framkallningsdosa, kopieringsapparat och mörkrumsarmatur för vitt, mörkrött och orangefärgat ljus.

När detta skrives, har mörkrummet ännu inte tagits i bruk. En medlem är vald till föreståndare för mörkrummet och hos honom får kamraterna tinge tid, så att det inte skär sig. Varje medlem håller papper själv, medan klubben håller kemikalier och framkallningsvätskorna så om ni någon mörk kväll möter en person ute på stan med en mjölkflaska vari det simmar fullt med fotografier, så är det en av våra medlemmar på väg hem för att skölja och torka kvällens bildskörd.

Läs och lär om teckning och måleri i Hobbyfolk! Hobbyfolk har förbindelse med landets förnämsta materialkännare!



STAVMAGNETER

av Fagerstas världsberömda legering. Stavmagneter $4,5 \times 22 \times 10$ mm, toppmagnetiserade, pris per par . . 60 öre. Användes bl. a. för »Tricky Dogs» (magnethundarna), repulståget, magnetexpressen och Culle Lundgrens klocka. Magneter av andra dimensioner finns i lager och annonseras senare.

Skriv till

HOBBYFOLK

Järntorgsgatan 42 — Stockholm



3 sätt att prenumerera på HOBBYFOLK

Postabonnemang

Från den första mars kan prenumeration verkställas på postens blanketter på närmaste postanstalt. Pris: Helår kr. 8: —, halvår kr. 4: —. I helårspriset ingår det utökade julnumret! Prenumerera helst före 1 april då nytt kvartal börjar!

Direktprenumeration

Ni kan också skriva eller ringa direkt till tidningen och anmäla prenumeration, varvid vi skickar Er en färdigfylld postgiroblankett att betalas på posten. Ni kan också själv sätta in 8: — för helår eller 4: — kronor för halvår på tidningens postgirokonto 35 49 46.

Klubbanmälning

Hobbyklubbar, som samtidigt anmäler minst 5 prenumeranter, erhåller 25 % rabatt. Sådan prenumeration kan endast göras direkt hos tidningen.

HOBBYFOLK

Järntorgsgatan 42 — Stockholm