

Hobby FOLK



NR
2 1950

FEBRUARI - MARS

PRIS 75 ÖRE

I DANMARK OCH NORGE 1 KR.

11
SEDAN
STARTEN

20 FRÅGOR – EN "NAVIGATIONSKURS"

HOBBYFOLK börjar här en ny form av kurs i navigation, nämligen med frågor och svar. Kan ni besvara alla frågorna på denna sida utan att behöva se efter bland svaren, är ni redan en skicklig skeppare och kan med glatt mod styra ut i trånga trafikerade farleder under sommarens semester- och söndagsturer, om inte, så läs svaren noga på sid. 27 och ta det en smula försiktigt!

Ni kan också ge er själv betyg och skriva de svar ni tror vara de rätta på en lapp, innan ni ser efter. Med 20 rätt klarar ni skeppar-examen minst, 15–19 rätt är ni en bra sjöman, 10–14 rätt en medelmåttig söndagsseglare, 5–9 rätt ganska farlig i sjötrafiken och med mindre än fem rätt hör ni nog hemma på landbacken!

ÅNGFARTYG OCH SEGELFARTYG.

Fråga 1. Sjövägsreglerna skiljer noga mellan ångfartyg och segelfartyg, och alla fartyg är att hänföra till endera av dessa klasser. Tala om, till vilken klass följande båtar hör: a) ett motorfartyg med dieselmaskineri — b) en motorseglare med seglen uppe.

Fråga 2. När anses ett fartyg vara på väg, a) när det ligger till ankars? b) när det är fastgjort vid land? c) när det ligger och driver med motorfel och utan segel? d) när det står på grund? e) när det blir bogserat?

LJUSSIGNALER M. M.

Fråga 3. Tala om vilka ljus som måste föras av följande fartyg, som alla tänkes vara på väg: a) roddbåt, b) mindre segelfartyg, c) större segelfartyg, d) ångfartyg.

Fråga 4. Var ligger styrbord och babord, akterifrån sett, och vilka ljus skall styrbords resp. babords sidolanterna visa?

Fråga 5. Fartyg som blir bogserat, eller pråm eller flotte, vilka ljus skall det föra?

Fråga 6. Kan man av någon signal ombord på en bogserande båt se att den har ett släp, och kan man med ledning av signalen se om släpet är mycket långt?

Fråga 7. Vad skall man avge för signal, om man blir upphunnen av fartyg bakifrån?

Fråga 8. Behöver man visa ljus, om man ligger för ankars?

LJUSSIGNALER.

Fråga 9. Alla större båtar måste ge noggrant bestämda signaler under tjocka, mist, snöfall eller hårt regn. Hur är det med mindre segelfartyg och båtar?

Fråga 10. Om två fartyg är i sikte av varandra och det ena avger någon av följande signaler, hur manövrerar då fartyget ifråga: a) vid ett kort ljud? b) vid två korta ljud? c) vid tre korta ljud?

STYRNINGSG- OCH SEGLINGSREGLER.

Fråga 11. Vad menas med bäring, och hur beräknas en punkts bäring a) i förhållande till fartyget? b) i förhållande till en fast punkt vid land eller en fyr?

Fråga 12. Om man iakttar bäringen till ett annat fartyg, ser man att den ändrar sig, allteftersom fartyget rör sig. Om bäringen inte ändrar sig, är det fara för »ombordläggning», som kollision kallas för på sjön. Hur skall man göra, om man märker att bäringen till det andra fartyget inte ändras?

Fråga 13. Hur seglar ett fartyg när det går för babords halsar? för styrbords halsar?

Fråga 14. Vem väjer i följande fall: a) ångfartyg som möter segelbåt, b) två mötande ångfartyg, c) segelfartyg som hinner upp motorfartyg, d) segelfartyg i öppen som möter segelfartyg i bidevind, e) två mötande segelfartyg, båda i bidevind, f) två mötande segelfartyg, båda i öppen vind?

Fråga 15. a) Är det höger- eller vänstertrafik på sjön? b) Vad innebär detta om två ångfartyg möts och deras kurser bildar rät vinkel med varandra?

NAVIGATION.

Fråga 16. Förklara uttrycken latitud, longitud, meridian, nautisk mil, distansminut.

Fråga 17. Sjökortet. a) Vilket djup betecknar det prickade området närmast land? b) Vilket djup betecknar den prickade linjen utanför detta område?

Fråga 18. Hur navigerar man i en farled i förhållande till en röd prick med en kvast (kvastprick)?

Fråga 19. Hur navigerar man i en farled i förhållande till svart och vit prick, i undantagsfall helt vit eller helt svart (slätprick)?

Fråga 20. Har ni prenumererat på Hobbyfolk?

Vinn en bil

Ärade läsare!

Detta är ett stort tillägnat bilen ovan. Dånaren såsom k tidningen. Red. ha derfallen s. k. by det trevliga åkdon läsekretsen. Men v nar en

T
och tävlin
U
och ämn
»M L

De bästa uppsats byfolk, och den bä med en timbeldäna som helst, rolig, al själv, den får han

VINTERTÄVLIN

i Rättvik har gått, re inte, när det sl att antalet anmäld senterade 30 klub modeller. Proporti serna är fortfarande modellerna var 58 medan wakefielda teten och endast ha byfolks utsände va rapport i nästa nu

SKURS"

R.
nåste ge noggrant
cka, mist, snöfall
ned mindre segel-
ir i sikte av var-
on av följande sig-
artyget ifråga: a)
korta ljud? c) vid

LINGSREGLER.

äring, och hur be-
i förhållande till
en fast punkt vid

bäringen till ett
ändrar sig, allt-
Om bäringen *inte*
ombordläggning»,
on. Hur skall man
agen till det andra

artyg när det går
rds halsar?
ande fall: a) ång-
två mötande ång-
inner upp motor-
n som möter se-
i mötande segel-
å mötande segel-

eller vänstertrafik
om två ångfartyg
rät vinkel med

latitud, longitud,
minut.

et djup betecknar
land? b) Vilket
jen utanför detta

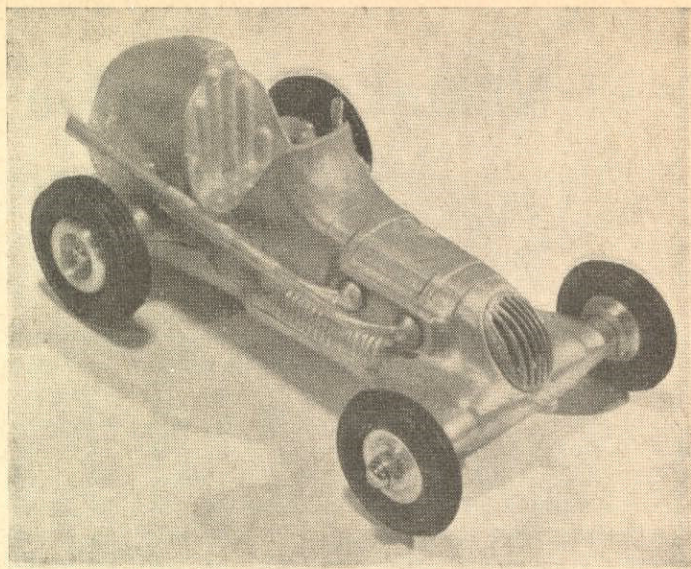
an i en farled i
s med en *kvast*

i en farled i för-
s, i undantagsfall
ick)?

erat på Hobby-

b b y f o l k

Vinn en bil!



Ärade läsare!

Detta är ett stort TIMBELDÅNARNUMMER, tillägnat bilen ovan. Om den Svenska Timbel-Dånaren såsom bil betraktad läses mera inuti tidningen. Red. har i alla fall inköpt bilen, i sön-derfallen s. k. byggsatsform, och inspirerad av det trevliga åkdonet beslutat att skänka den till läsekretsen. Men vem skall ha den? Jo, vi ord-nar en

T Ä V L I N G

och tävlingen blir att skriva en

U P P S A T S

och ämnet blir helt naturligt

»M I N H O B B Y».

De bästa uppsatserna skulle publiceras i Hob-byfolk, och den bästa skulle som sagt premieras med en timbeldånare. Uppsatsen får skrivas hur som helst, rolig, allvarlig, den får handla om Dig själv, den får handla om någon skicklig modell-

byggare som Du känner och beundrar, den får vara historisk (»Redan de gamla egyptierna hade hobbies...»). Alla åldrar må deltaga, och den som tror sig ha fördel av att uppge sin ålder, kan avslöja den för red. Red. lovar att inte föra hemligheten vidare.

Ovanliga hobbies tar vi gärna emot. Det lär finnas en människa som samlar gröna frimärken! Och hobbyfolks red. samlar på hobbies — lustig hobby, förresten, som också är ett yrke.

Uppsatserna skall vara Hobbyfolk tillhanda senast den 15 mars, då allmän genomläsning tager sin början, och prisutdelningen sker i det nummer av Hobbyfolk, som kommer ut omkring den 15 april. Bidragen skall givetvis skickas till Hobbyfolks redaktion, Järntorgsgatan 6, Stock-holm.

P. S. Byggsatsen till bilen är komplett *med undantag för motor.*

VINTERTÄVLINGEN

i Rättvik har gått, när detta läses, men dessvär-re inte, när det skrives. Aeroklubben meddelar, att antalet anmälda deltagare var 82, som repre-senterade 30 klubbar och tillsammans hade 110 modeller. Proportionerna mellan de olika klas-serna är fortfarande fruktansvärt ojämna. Segel-modellerna var 58 till antalet. F-modellerna 36, medan wakefieldarna utgjorde den lilla minori-teten och endast hade 16 anmälda modeller. Hob-byfolks utsände var på platsen och kommer med rapport i nästa nummer.

STOCKHOLMS MODELLJÄRNVÄGS- KLUBB

har äntligen efter bortåt fem års väntan fått en klubblokal, och klubben är nu till tänderna rustad att sätta i gång med att bygga en klubb-bana.

TIMBELDÅNARKLUBB I STOCKHOLM

De unga grabbarna i Modellracerklubben Ge-tingarna i Stockholm har bildat en egen klubb, som kommer att gå in för »Timbeldånare». Klub-bens ordförande är Lars Eriksson, Siaregatan 9, Stockholm, till vilken intresserade unga timbel-dånarfantaster kan vända sig.

Med Wilkins och Eielson över Nordpolen

Bygg Lockheed Vega efter Björn Karlströms ritning på nästa sida och läs nedan berättelsen om den historiska flygningen 1928 över Nordpolen!

»Nått Spetsbergen efter tjugu och en halv timmes flygning. Uppehållna fem dagar på grund av dåligt väder.»

Detta korta meddelande, daterat Green Harbour, Svalbard, undertecknat av Kapten George H. Wilkins morgonen den 22 april 1928, vände världens intresse mot den av amerikanska tidningspressen betecknade »största flyghändelsen i världen — flygningen över jordens topp», när flygningen Point Barrow, Alaska—Green Harbour på Spetsbergen var ett fullbordat faktum. Wilkins' pilot under färden var löjtnant Carl B. Eielson.

Wilkins och Eielson fullbordade sin sensationella 3500 km-flygning över polarisen, en sträcka som till tre fjärdedelar ditintills aldrig beskådats av en människa, och nådde destinationsorten innan världen ens en gång visste av att de startat. Vad stort sker, sker tyst. De använde sig av ett Lockheed »Vega»-monoplan med en 225 hk Wright Whirlwind-motor. Flygplanet var helt i träkonstruktion (flygkroppen »bakad»). Hjulstället var utbytt mot skidor och en stor extra bränsletank var installerad i flygkroppen.

Med en last på 1600 kg fick deras maskin som tom vägde 800 kg (flygvikten var alltså 2400 kg!) göra tre misslyckade försök innan den lyckades lämna från det ojämna och isiga »flygfält» vid Point Barrow som eskimåerna iordningställt under deras ledning. Det tog 33 eskimåer två dagar att skotta undan drivsnö och isblock innan den 4,3 m breda och 1500 m långa startbanan var klar och vid vart startförsök bräcktes och förstördes ett par metallskidor. Vi låter Kapten Wilkins själv berätta om flygningen, som han berättade om den för reporterna från New York Times:

»Första timmen flög vi på 900 meters höjd och måste ideligen ändra kursen på grund av lågt gående molnbankar. Vi räknade ut att minst en gång i timmen hade kursen måst ändras c:a 25 grader. Sammanlagt gjordes 22 större kursförändringar men genom att nogsamt hålla reda på avvikelserna lyckades vi navigera rakt på målet.

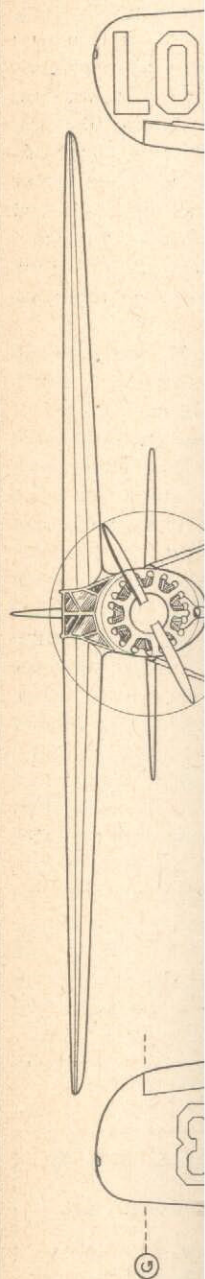
Att navigera efter sikt var ej möjligt då molnen hela tiden omslöt oss så synfältet var rätt begränsat och på marken fanns det inga skuggor som kunde vägleda oss, allt var tröstlöst grått...

När vi passerade den plats där Peary, Stefansson och Mc Millan tyckt sig se tecken som tydde på att där skulle finnas land klarnade vädret så pass att vi fick god överblick över omgivningarna. Horisonten var emellertid klar och inte skymten av en ö syntes. Packisen under oss var söndersprängd av »vattendrag» och ytan var full av splittrande isformationer, en föga inbjudande landningsplats. Motorn gick emellertid perfekt och solen tittade fram vid horisonten. Vi lyckades göra sextantobservationer och fastställa vår exakta position. Det var skönt i flygplanet. Termometern i kabinen visade —5 grader medan yttertemperaturen var —8 grader. Det blev emellertid kallare mot slutet av flygningen då innetemperaturen kröp ner till —11 grader.

När vi nådde Grant Land var kusten insvept i väldiga molnbankar som sträckte sig tusentals meter uppåt. För att undgå isbildning lät vi maskinen som nu förbrukat sin överlast av bensin så den nu vägde normala 1300 kg totalt, stiga över de lägst gående molnen till 1800 m höjd. Högre vågade vi inte på grund av isfaran och vi fick nu kryssa fram mellan skyhöga molnstoder och plöja igenom lättare slöjor. Vi hade hoppats

DATA.

Spännvidd: 12,5 m
Längd: 8,37 m
Vingyta: 25,5 m
Motor: En Wright Whirlwind (J 5)-motor
Bränsle: 2 st 190 lit bränsletankar i vingarna
Tomvikt: 750 kg
Flygvikt: 1330 kg (normal)
Flygvikt: 1450 kg med tillåten överlast
Maxhastighet: 218 km/t
Landningshastighet: 81 km/t
Topp höjd: 4850 m
Flygsträcka: (max. normal) 1610 km
Pris: (1928) 14750 dollars.



möjligt då molnen
fältet var rätt bes
det inga skuggor
var tröstlöst grått...
där Peary, Stefan
tecken som tydde
klarnade vädret så
över omgivningar
klar och inte skym
under oss var sön
ch ytan var full av
föga inbjudande
emellertid perfekt
risonten. Vi lyck
och fastställa vår
i flygplanet. Ter
5 grader medan y
ter. Det blev emel
ygningen då inner
11 grader.
ar kusten insvept i
äckte sig tusentals
bildning lät vi ma
överlast av bensin
00 kg totalt, stiga
till 1800 m höjd.
l av isfanen och vi
syhögna molnstoder
. Vi hade hoppats

b b y f o l k



få »landkänning» med Grant Land så vi kunde kolla vår kurs, men en storm som låg emellan oss och den platsen tvingade oss hålla sydlig kurs under en halvtimmes tid. Så plötsligt, 13 timmar efter starten fick vi några hastiga glimtar av de högsta bergstinnarna på Grant Land där de sköt upp genom molnbankarna. Den egentliga upptäcktsfärden var faktiskt slut nu, men vi hade fortfarande 1300 km kvar till vårt mål. Med hjälp av solen och kompassen satte vi så kurs rakt mot Spetsbergen. Genom sprickor i molntäcket skymtade vi allt som oftast drivisen under oss. Våra avdriftsberäkningar visade att vi hade stark medvind. Vid horisonten skymtade vi tunga stormmoln och fann att vi var tvungna att gå runt dem för att nå vårt mål. Tre timmar efter det vi siktat Grant Land dök Grönlands nordligaste uddar fram ur molnslöjorna. Trehundra kilometer från Svalbard blev emellertid molnmassorna för svåra att forcera, varför Ben Eielson försökte sig på att gå över dem. Vi steg till 2500 m och flög blint in i molnmassorna. Under en och en halv timmes tid plöjde vi fram genom de mest fantastiska molninformationer när vi plötsligt fick syn på en sträcka nästan isfritt vatten framför oss. Vi visste inte riktigt vår exakta position och vågade inte gå ner under molntäcket på grund av risken att kollidera med någon bergstopp. Vi räknade över bränsleförrådet och fann att vi hade bränsle för ytterligare två möjligen tre timmar till. Om vädret varit klart hade det inte berett oss någon svårighet att lokalisera Spetsbergen. Om vi flög för långt österut var det fara värt att vi skulle komma lång in över land och kanske tvingas kraschlanda på någon glaciär, eller tvingas till fots ta oss fram genom oländig terräng i ett land som vi inte kände till. Flög vi däremot för långt västerut skulle vi så småningom kanske bli tvungna att landa på vattnet med ett landflygplan och det var lika motbjudande det. Söderut däremot tycktes molntäcket lätta varför vi styrde dit. Plötsligt visslade en spetsig bergstopp förbi strax under oss och Eielson vräkte planet ner i en brant spiral runt toppen. Vi kom ut ur molntäcket och skymtade land och hav strax under oss. Vinden var hård och turbulent och det numera lätta flygplanet dansade som en kork på ett stormigt hav. Tätt över vattenytan var vinden oerhörd och vattendis sprutade från havet högt upp över land och omsvepte vårt plan. En slät snöyta virvlade förbi och vi susade rakt mot ett mäktigt bergsmassiv. Eielson svängde runt med knapp marginal klarande en lodrät bergvägg och styrde ner mot snöfältet. I den hårda motvinden behövde planet bara 10 meter att stanna på. Vi var tempo-

rärt räddade. Vi skyndade ut och undersökte maskinen. Den var oskadad. Det blåste dock för hårt för att möjliggöra någon närmare rekognoscering av den plats vi landat på. Vi gick och lade oss.

När vi vaknade sken en blek sol. Vi fann att vi landat på en ö, och en Ortsbestämning visade att det var kusten av King Charles Land ej långt från Green Harbour. De närmaste fyra dagarna höll den hårda vinden oss fångna på vår landningsplats. Än blåste den från nordväst, än från sydost, för att lika plötsligt åter slå om till nordvästlig. Jag har aldrig skådat värre vårväder någon gång i Antarktis. Snödrivor bortåt en meter höga lade sig över planets skidor och höll fast henne på isen, medan vi tillbringade dagarna i planets trånga, men lyckligtvis vindtäta kabin, ätande choklad och kex, väntande på lugnvädret...

Efter fyra dagar var det dags. Vi skyfflade snö i sex timmar innan vi fått en acceptabel startbana. För att hjälpa maskinen igång klev jag ut och sköt på, men att sedan komma ombord visade sig vara svårare än beräknat. Första gången kom jag upp på stegens fotsteg men orkade inte hålla mej fast utan föll av och Eielson startade. När han sedan svängde såg han mej på isen och landade. Den här gången fick jag ett rep att hålla fast mig i. Jag tog det i munnen och sköt på med händerna. Planet kom i gång och jag hoppade upp på fotsteget, halkade och åkte återigen av utan att Eielson märkte det förrän han var i luften. Jag fick en smäll av stabilisatorn när planet svepte förbi och tumlade vimmelkantig omkull i snön. Äventyret kostade mej några framtänder och vi förlorade en hel mängd bensin under den timme Eielson höll på med sina landningsövningar. Tredje gången gillt. Den här gången stod jag på fotsteget och sparkade igång med ena benet och så snart maskinen började röra sig slängde jag mig in, och i väg bar det. Vi kom lätt på millimetern när och steg mot den nu nästan molnfria skyn. Vi orienterade oss snart och flög så på 1000 meters höjd mot den i fjärran skymtande radiomasten på Green Harbour. Äventyret var slut...

STAVMAGNETER

av Fagerstas berömda tillverkning, toppmagnetiserade:

10×10×30 mm, slipade .. kr. 1:— per st.

10×6×25 mm kr. 0:75 per st.

"Hundmagneter", för motorlösa tåg etc., 10×4,5

×22 mm kr. 0:60 per par

HOBBYFOLK Järntorgsgat. 6 Sthlm

H o b b y f o l k

Helikopteridéer

2-ELLER 3-BLA ROTOR

KROPP / FLYG KONSTRUKTION

En intressant, modellflyget är kanske inte så lätt S-int eller Wakefield inte flyga enbart. Försök gärna bygga den — kanske de rekordnotering i många trevliga bygg Helikopterflyget grupper:

A) En rotor sam

B) Dubbel (motor)

Den enkla rotorn huvudsak som skid eller abacchi, stav papper eller balsa

Februari—

och undersökte ma-
bläste dock för hårt
are rekognoscering
gick och lade oss.
sol. Vi fann att vi
stämning visade att
Charles Land ej långt
naste fyra dagarna
ngna på vår land-
n nordväst, än från
er slå om till nord-
vårre vårväder nå-
vor bortåt en meter
kidor och höll fast
bringade dagarna i
vis vindtäta kabin,
tande på lugnväd-

gs. Vi skyfflade snö
n acceptabel start-
igång klev jag ut
ma ombord visade
Första gången kom
n orkade inte hålla
n startade. När han
i isen och landade.
p att hålla fast mig
sköt på med hän-
jag hoppade upp
e återigen av utan
han var i luften.
atorn när planet
nelkantig omkull i
några framtänder
bensin under den
sina landningsöv-
n här gången stod
gång med ena be-
ade röra sig släng-
et. Vi kom lätt på
ot den nu nästan
oss snart och flög
n i fjärran skym-
arbour. Äventyret

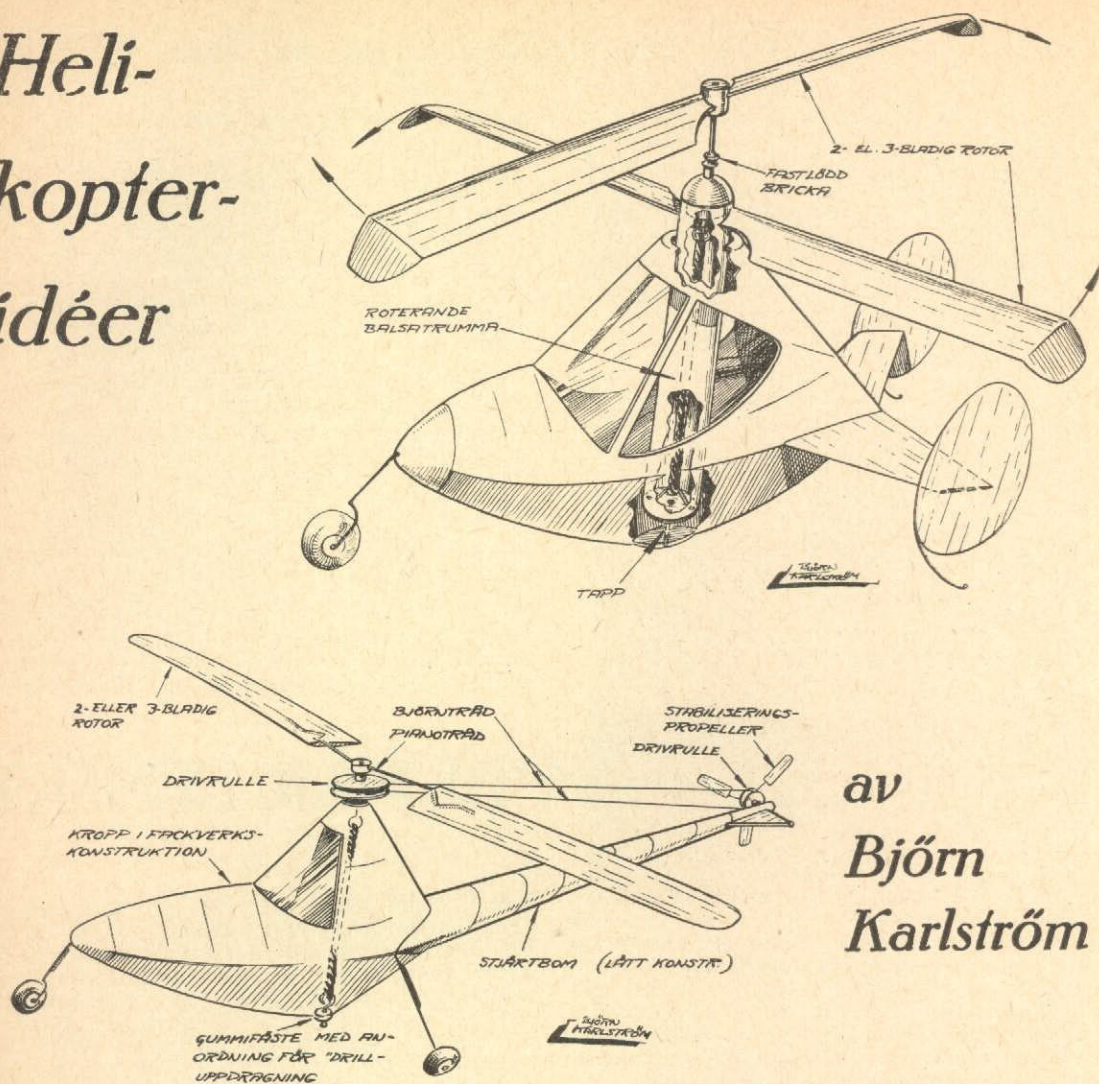
METER

erkning, topp-

kr. 1:— per st.
kr. 0:75 per st.

kr. 0:60 per par
st. 6 Sthlm

Heli- kopter- idéer



av
**Björn
Karlström**

En intressant, men ganska oprövad gren av modellflyget är *Helikoptermodellerna*. De är kanske inte så långt- och långflygande som en S-int eller Wakefield-knarr, men varför kan man inte flyga enbart för flygningens egen skull? Försök gärna bygga en helikopter och trimma den — kanske det just blir Du som sätter en rekordnotering i tabellen eller åtminstone får många trevliga bygg-, flyg- och trimningsstunder. Helikopterflyget indelas huvudsakligen i två grupper:

- A) En rotor samt stjärtbom.
- B) Dubbel (motroterande) rotor.

Den enkla rotorn med stjärtbom kan utföras i huvudsak som skiss 1 visar. Rotorn är av balsa eller abacchi, staven av styvt rullat och limmat papper eller balsa. Drivrullarna hårdträ. Trim-

ningen utföres genom att ändra stjärtrotorns stigning och varvtal. Det senare genom att ändra diametern på drivrullarna.

Den motroterande rotorn framgår av skiss 2. Där driver ett gummiband den ena rotorn med övre änden och den andra med nedre änden. Om rotorerna har olika stigning på bladen utjämnas detta automatiskt. Denna typ på helikopter är nog mer svårtrimmad än den föregående då de båda rotorerna attraherar varandra.

Om Du vill att helikoptern skall flyga framåt samtidigt som den stiger, bör den vara något framtung.

Slutligen — lämplig minimidiameter på rotorn är 60 cm.

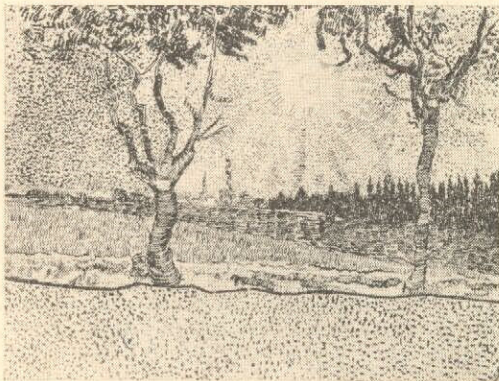
Sätt igång, gnugga geniknölarna.

Van Gogh avslöjad för hobbyisterna av Lars Widding

Vincent van Gogh har en gång i ett brev skrivit följande:

»I stället för att troget återgiva det jag ser framför mig handskas jag egenmäktigt med färgen. Det som jag vill nå är nämligen framför allt ett starkt uttryck». Man skulle kunna säga, att dessa hans egna ord tekniskt sett täcker van Goghs konstnärskap. Men innan vi övergår till att försöka komma underfund om hur van Gogh arbetade måste vi som bakgrund i några korta meningar skildra hans liv.

Det var först sent — vid 28 års ålder — som van Gogh blev konstnär och ägnade sig åt färg och form. Han var född 1853 och dog 1890 för egen hand (ett revolverskott ändade hans liv), hans produktionsår är således inte många: van Gogh målade blott i nio år, men trots detta har



han en förbluffande stor produktion bakom sig. Han var prästson, ville bli konsthandlare för att få leva bland vackra saker och lära känna upp-hovsmännen, men driven av oemotståndlig längtan efter att få förkunna, blev han i stället skollärare, sedan lekmannapredikant bland gruvarbetare i Belgien och till sist — konstnär vid 28 års ålder. Ett stormigt liv väntade honom. Han levde intensivt in sig i sitt skapande, i vild extas såg han sina målarstycken. Till sinnet var han oerhört känslig och hans nervsystem blev mycket snart uppsplitat. I Kristus såg han sitt ideal och enligt sina egna brev fann han i honom en »långt större konstnär än någon annan» i det att han »arbetade i levande kött och skapade människor i stället för statyer».

van Goghs liv är en fascinerande lektyr även för den inte alls konstintresserade. När han som predikant verkar vid de belgiska kolgruvorna utbryter en epidemi. Han ägnar då hela sin tid till att sköta de sjuka, han avstår sin egen bostad och bor själv i ett skjul. Han ger bort sina kläder och går själv i trasor. Ett annat betecknande intermezzo för van Gogh inträffar några år senare, då han i en period under sin konstnärsbana intimt samarbetar med målarkamraten och halvblodet Gauguin. De kommer emellertid på kant med varandra, och i ett anfall av ursinne försöker van Gogh döda Gauguin. Han misslyckas

emellertid, ångern överväldigar honom och för att straffa sig själv skär han av sig sitt ena öra.

van Gogh var således inte någon vanlig människa. På sätt och vis var han också en motsättningarnas människa, han föraktade intellektuella diskussioner om färg och färgverkan, men skrev i sina brev ofta djupsinniga reflektioner över färgens egenskaper. Från år 1873 — han var då 20 år — finns några små teckningar med gat- och flodmotiv bevarade. Dessa är på det hela taget otympliga och ger intryck av en dilettants talanglöshet. Hans konstnärliga genombrott kommer således helt oväntat, brådstörtat — brådstörtat såsom allt annat i hans liv.

Hur underligt det än kan låta, började van Gogh sin konstnärsbana med att kopiera gamla mästare i olika museer, efter fyra års trägna studier här inträder han vid Konstakademien i Antwerpen, som »skakar i grundvalarna inför denne sällsamme». Hans kamrater hånar honom i smyg, i deras tycke är han fullkomligt tokig och obegåvad, ingen ser någonting av hans kommande storhet. I detta sammanhang förtjänar det kanske att påpekas, att van Gogh under hela sitt liv väl knappast sålde en enda tavla och ännu vid hans död var det blott få, som ville se någon-

»DET ÄR HEMSKT

ting i hans konst. Nils Krüger, den svenske »konstnärsförbundaren», han som målade hästar och djur i ett förunderligt uttrycksfullt manér, var en av dessa få: det var av van Gogh, som han inspirerades till sitt »prick- och streckmanér», som på nära håll kan se kluddigt och störande ut, men som på håll ger tavlans ett större uttrycksvärde och mer rytm. Här är inte platsen att avgöra van Goghs storhet, hans konst är omstridd, många menar, att hans konst var rå okun-nighet, det var »viljan att kunna men inte kunna» — andra åter ser i van Gogh en färgens apostel, en mästare, ett geni, jämförbar, ja, överlägsen en Titian, Leonardo, Rafael eller Rembrandt. Sanningen torde väl ligga någonstans mittemellan. Man kan peka på oerhörda brister i van Goghs måleri samtidigt som man måste erkänna hans storhet.

Men låt oss nu övergå till van Goghs teknik. Först ser vi honom där han sitter vid sitt staffli. Han är helt upptagen av vad han har för händer, yttrevärlden finns inte längre till för honom. Hans ögon lyser, hans kinder blossar röda. Det hela liknar mest en konstexcess: färgen stänker omkring som blod överallt. Penslarna far över duken med en ursinnig fart, tusentals solar hotar jordens flammande vetefält. Och en av hans kamrater skriver: Det är hemskt att se honom måla».

Ofta växte hans tavlor fram på blott några få timmar, ja, kanske inte ens det. Själv säger han: »Jag följer intet system vid målandet, jag hug-

ger in på duken i låter dem stå». Alla ska »kunna måla» ligen göras. Hans fällig, det som gör och hans teckning

Det gällde oftast utan att tänka, basom bröt fram i linnan dessa syner blev på så sätt ett fara för missar som raskande ofta, f vapen inför sin l tecknaren van G

Man kan ju frå sades med att gör och blå, då för er karnationen (hud en helt annan fär att nå ett starkare huvudsaken för färgdyrkare, ja, i målat större hym han. van Gogh är trycksmåleriet», l gång skrivit till er »Föreställ dig att en konstnär, som

ATT SI

arbetar liksom näk detta är hans n blond. All kärlek lägga in i denna såsom han ser ut detta är endast b ifrån färdig. Nu b mitt eget sinne. ton, jag tager ora färg. I stället för hans huvud målar enkel bakgrund a som paletten kan manställning verk huvudet mot den fullt som en stjärn

Ja, vad ska mar möjligt att det är »kungens nya kläd ligen äger hans även för den hel

Den fö

Februari—

Lars Widding

är honom och för att
sig sitt ena öra.

En vanlig män-
n också en motsätt-
aktade intellektuella
gverkan, men skrev
eflektioner över fär-
73 — han var då 20
ingar med gat- och
r på det hela taget
en dilettants talang-
ombrott kommer så-
t — brådstörtat så-

n låta, började van
l att kopiera gamla
ter fyra års trägna
d Konstakademien i
grundvalarna inför
rater hånar honom i
allkomligt tokig och
g av hans komman-
hang förtjänar det
Gogh under hela sitt
da tavla och ännu
som ville se någon-

ger in på duken med regellösa penselstreck och
låter dem stå». Att ge något recept på hur man
ska »kunna måla som van Gogh» låter sig svår-
ligen göras. Hans teknik var ofta mycket brist-
fällig, det som gör honom stor är hans färger
och hans teckning.

Det gällde oftast för van Gogh att blixtnabbt,
utan att tänka, bara känna, fånga de stämningar
som bröt fram i hans inre i fantastiska visioner
innan dessa syner förbleknade och rann bort. Det
blev på så sätt ett flyktskytte — med lika stor
fara för missar som för fullträffar. Ofta, ja över-
raskande ofta, fick målaren van Gogh sträcka
vapen inför sin lidelse, sin vilja, däremot aldrig
tecknaren van Gogh.

Man kan ju fråga sig, varför van Gogh envi-
sades med att göra sina människoansikten gröna
och blå, då för en vanlig sund människa själva
karnationen (huden) och skuggorna i den har
en helt annan färg. van Gogh gjorde detta för
att nå ett starkare uttryck — uttrycket som var
huvudsaken för honom. Han var en hängiven
färgdyrkare, ja, inte ens impressionisterna har
målat större hymner till solen och solljuset än
han. van Gogh är en av expressionismens, »ut-
trycksmåleriets», banbrytare. Själv har han en
gång skrivit till en god vän om sitt målningsätt:
»Föreställ dig att jag målar en god vän till mig,
en konstnär, som bär höga drömmar och som



HEMSKT

ruger, den svenske
som målade hästar
uttrycksfullt manér,
von Gogh, som han
och streckmanér»,
ddigt och störande
vian ett större ut-
lär är inte platsen
hans konst är om-
konst var rå okun-
na men inte kunna»
en färgens apostel,
r, ja, överlägsen en
r Rembrandt. San-
stans mittemellan.
rister i van Goghs
åste erkänna hans

van Goghs teknik.
tter vid sitt staffli.
an har för händer,
re till för honom.
blossar röda. Det
ss: färgen stänker
enslarna far över
sentals solar hotar
h en av hans kam-
t se honom måla».
på blott några få
t. Själv säger han:
nålandet, jag hug-

ATT SE HONOM MÅLA"

arbetar liksom näktergalen sjunger därför att just
detta är hans natur. Denne man måste vara
blond. All kärlek jag hyser för honom vill jag
lägga in i denna bild. Först målar jag honom
såsom han ser ut, så troget som möjligt, men
detta är endast början. Därmed är bilden långt-
ifrån färdig. Nu börjar jag lägga på färgen efter
mitt eget sinne. Jag överdriver hårets blonda
ton, jag tager orange, kromgult, matt citrongul
färg. I stället för den banala rumsväggen bakom
hans huvud målar jag oändligheten. Jag gör en
enkel bakgrund av det rikaste blått, så stark
som paletten kan ge. Genom denna enkla sam-
manställning verkar sålunda det blonda, belysta
huvudet mot den rika blå fonden hemlighets-
fullt som en stjärna i den mörka etern».

Ja, vad ska man säga om det? Det är mycket
möjligt att det är genialiskt, möjligt att det är
»kungens nya kläder»: det får tiden utvisa. Onek-
ligen äger hans resonemang en viss tjuskraft
även för den helt oinvidige, men då van Gogh

talar om »i stället för att måla den banala väg-
gen» kan man ju erinra sig att det funnits målar-
poeter som kunnat måla en »banal» vägg så att
den fått ett liksom föradligat, mystiskt sken:
Rembrandt, Vermeer van Dwelt för att nämna
några.

Den hobbymålare, som nu har läst detta, för-
står säkert hur oändligt svårt det skulle vara
att »måla som van Gogh». Det går helt enkelt
inte. Och när allt kommer till kritan är det ju
inte »någon annan» man ska vara då man sitter
vid staffliet — man ska vara sig själv. Det är
alltid bra mycket större, värdefullare att se en
hobbymålare på eget sätt skildra sitt motiv (och
kanske besegras av det!) än på »manér à la Lilje-
fors-Zorn-Roslin (stryk det som önskas)», flott
slinka över alla svårigheter.

Men att ta intryck av en annan konstnär och
själv föra detta vidare på ett eget sätt — det är
en helt annan sak.

Lars Widding.

Nästa gång en 500-årig sensation:
Den första hobbyisten — LEONARDO DA VINCI

Kärnan i den nya slädracerklubben »Arctic Circle» utgöres av Björn Hedén (i mitten) och Martin Hallström (till höger), Erik Berg (till vänster) har blivit biten av den snabba flugan och tänker bygga en släde.

Skaffa Er

EN NY HOBBY PÅ 2 TIMMAR!

"ARTIC CIRCLE"

heter den nyaste och minsta modellmotorklubben i Stockholm, startad av Björn Hedén och Martin Hallström och med Erik Berg som tredje medlem. Klubben har specialiserat sig på slädracing och har således för ögonblicket högsäsong — en kort, intensiv och snabb säsong, som det höves världens snabbaste hobby.

Artic Circle saknade ett stoppur, men den bristen har Hobbyfolk redan avhjälpt, och nu klockas det dagligen hastigheter uppåt 200-km-strecket. Tillsammans med Racer-Octans slädssektion och samma klubbs modellflygsektion håller klubben titt och tätt uppvisningar på skridskogalor i Stockholms med förorter.

EN TITT PÅ "VAGNPARKEN"

ger vid handen att man provar sig fram med en massa olika motorer, men att man nu börjar »standardisera» materielen, så att alla har samma grundförutsättningar att vinna en tävling. Man har kört mycket med amerikanska »Arden 0.099», både med tändstift och glödplugg, likaså en »Ohlson 0.23» och »Mc Coy 0.19».

Den stora nyheten på motormarknaden är emellertid den engelska ETA-motorn, som visat sig överträffa alla andra och som röner en strykande åtgång så fort den kommer in i landet. Den är glödpluggsförsedd och anses bättre än motsvarande amerikanska typer, dessutom är den en 5 cc-motor som kan köpas i Sverige för svenska kronor, eftersom Handelskommissionen ganska flitigt beviljar engelsk valuta för impor-



ten. Vi skulle gissa att det under 1950 kommer att importeras 1000-tals engelska motorer, och att Etan får en mycket stor andel av importen.

"ENHETSMODELLEN"

i Arctic Circle kommer alltså att bli försedd med ETA-motorn, men också släden kommer att standardiseras. Med anledning av att Björn Hedéns eleganta skapelser i trä och plexiglas bröts sönder vid de höga farterna, funderade man först på att gjuta ett underrede i aluminium. Strax innan man började med denna enhetsmodell hann emellertid Björn i största hast göra en mede som s. k. profilmodell, lövsågad ur 8 mm plywood; se förresten fotografiet på nästa sida.

Profilmodellen har liggande motor, men den ligger vinkelrätt utåt från plywoodkroppen och pekar med cylindern mot centrumpålen.

PROFILMODELLENS ARBETS-BESKRIVNING

är så enkel att den nästan förefaller onödig. Alla håll för montering av motor, tank och bygel borras genomgående, och de olika delarna skruvas fast på modellens insida med skruv, bricka och mutter. Två medar av fosforbrons kläms in under skenan i ett 1 mm spår. Enkelt eller hur? Medarna kan också göras i järnplåt, men se upp med rosten! Bygeln göres i 2 mm pianotråd, och vid fastsättningen av denna väger man av släden genom att hålla den i upphängningsstället. Bocka om bygeln och se till att modellen kommer parallellt med golvet plan!

PROVKÖRNIN

med profilmodell dellen med en l fort som någon t dessutom lättsta förtret med proj bel».

På fullskift v vika sönder sin språng å la he ödelse. Profilm detta avseende c Den accelerar på med hög fart. At ökar säkert dess

SPECIALTIPS

Äntligen finns tillgå inom lände firman, och adre Stockholm. Blan underbara dynan torn. Även diesel genom en tillsats Metan lär vara





IMAR!

under 1950 kommer
ka motorer, och att
el av importen.

att bli försedd med
a kommer att stan-
att Björn Hedéns
lexiglas bröts sön-
erade man först på
minium. Strax in-
enhetsmodell hann
göra en mede som
r 8 mm plywood;
a sida.

motor, men den
plywoodkroppen och
trumpålen.

BETS-

faller onödig. Alla
tank och bygel
lika delarna skru-
ned skruv, bricka
förbrons kläms in
Enkelt eller hur?
nplåt, men se upp
am pianotråd, och
ger man av släden
ningsstället. Bocka
modellen kommer

b b y f o l k

PROVKÖRNINGARNA

med profilmodellen lovar verkligen gott. Provmode-
dellen med en Mc Coy 0.19 går fullt upp lika
fort som någon tidigare byggd släde, och den är
dessutom lättstartad och ställer inte till något
förtret med propellerkvaddar och annat »trub-
bel».

På fullskrift vill gärna en m-släde antingen
vika sönder sin mede eller ta ett glatt luft-
språng à la helikopter med ty åtföljande för-
ödelse. Profilmodellen har goda egenskaper i
detta avseende och har ett säkert grepp i isen.
Den accelererar på två varv och går sedan 15 varv
med hög fart. Att modellen är relativt framtung
ökar säkert dess stabilitet.

SPECIALTIPS OM SOPPOR.

Äntligen finns nitrometan och nitropropan att
tillgå inom landet. Kemiaktiebolaget Kebo heter
firman, och adressen är Birger Jarlsgratan 120,
Stockholm. Blanda bara i en smula av denna
underbara dynamit, så blir det extra krut i mo-
torn. Även dieselentusiasterna kan få extra effekt
genom en tillsats av nitrometan eller — propan.
Metan lär vara allra bäst.

NÄR NI BYGGT FARDIGT,

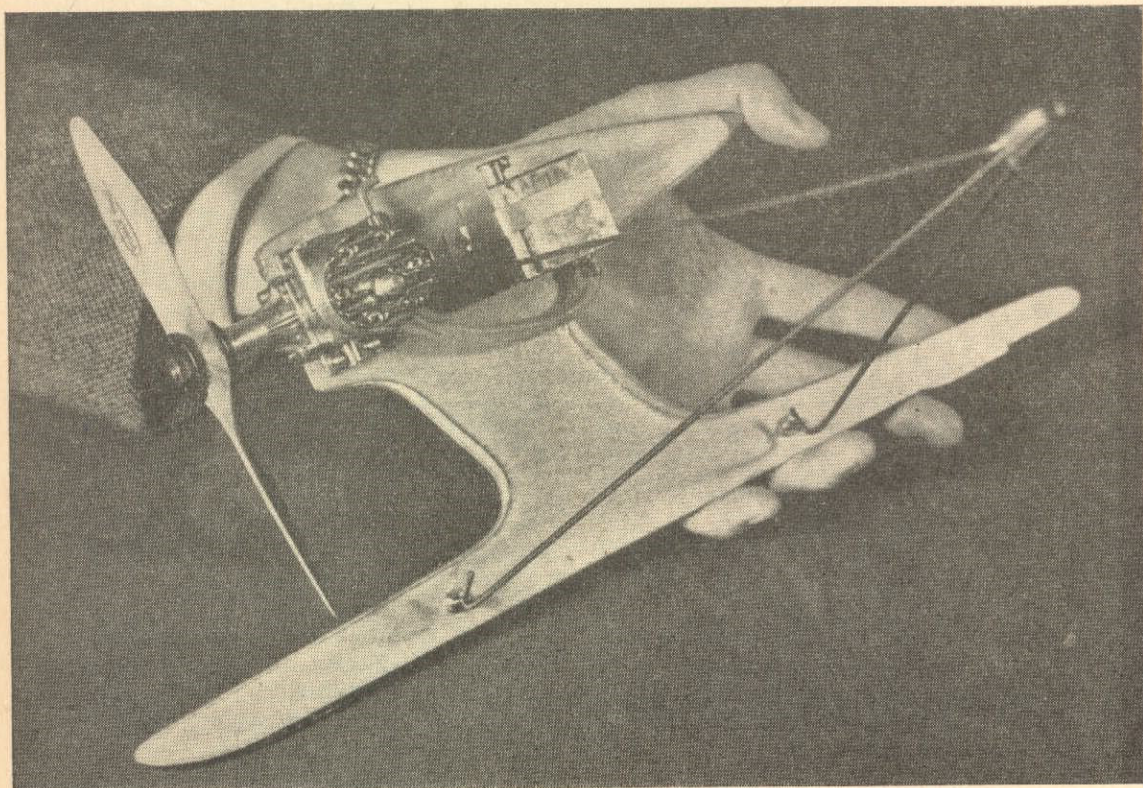
fotografera er själv och den fina släden och
skicka in bilden till Hobbyfolk. Om det egna
utseendet inte skulle lämpa sig för tryck, går
det lika bra (nästan bättre) att fotografera ska-
pelsen ensam eller med en vacker fästmö eller
liknande. Det senare alternativet har kommit
ifråga vid knäppandet av månadens omslagsbild,
som visar Arctic Circles »slädracervärdinna» Ulla
Goldmann med en av den magiska cirkelns mo-
deller.

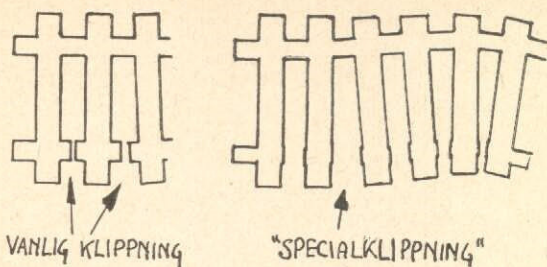
Därmed var det nästan slut för året med släd-
racer!
Bobby.

PS (= på slutet).

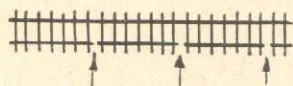
Jag glömde tala om för er, att medlemskap i
Arctic Circle kan vinnas genom brev till Björn
Hedén, Västmännagatan 10, Stockholm.

»Profilmeden» är världens enklaste modellbygge.
Beskrivning är nästan överflöd — förstora upp
ritningen på sid. 8 i Hobbyfolks julnummer till
lämplig storlek, för över ritningen till ett 8 mm
plywoodflak, lövsåga, gör uttag för motormonte-
ringen, putsa, såga 1 mm skårar för medarna
under och kläm fast två små skridskoformade
1 mm bitar av fosforbrons i skårorna! Byglarna
är av 2 mm:s pianotråd, motorn är en Mc
Coy 0.19.





Ovan: Principskiss över klippningen. Göres qivetsvis inte vid varje syll utan mellan var 7:e, som synes av fig nedan



Modelljärnvägen:

RÄLSLÄGGNINGEN

Nu finns det räls att köpa för alla HO-byggare igen. Tiden är med andra ord mogen för räsläggningsskapitlet. Rälsen som tillhandahålles är av mässing och sålunda till utseendet gul. Om man vill, kan man låta oxidera den innan den bearbetas, annars går det bra att helt enkelt måla över den med någon mörk (brunsvart eller svart) spritfärg sedan den är lagd, varefter oversidan putsas ren med en bit fint sandpapper (nr 00) när färgen torkat.

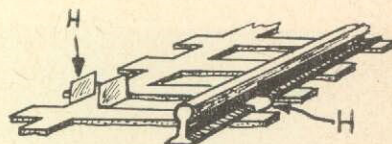
Låt oss nu börja med räsläggningen.

Till detta åtgår förutom rälsen först och främst s. k. räslmatta, som väl alla känner till vid det här laget. Om inte, kan vi omtala, att det är en rad syllar eller slipers i längder om en meter, utstansade i fiber. Mattorna, som alltså ser ut som gula, blanka staket, måste först målas med starkt förtunnad brun oljefärg. Till räsläggningen behövs vidare s. k. räslhållare, av vilka det åtgår c:a 35 st. per spårmeter. De verktyg vi använder är en tväravbitare eller en liten hovtång, en sidavbitare samt ett s. k. räslmått.

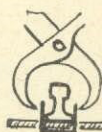
Lägg nu ut räslmattan på ett bord och syfta ut efter den när den hålles sträckt. Man märker då att den är något svängd. Klipp så av den längsgående »förbindelseremsan» i mattan mellan var 7:e syll i innersidan! På så sätt kan man dels rätta ut den till rakspår, dels till kurva — men

nu åt andra hållet. Om man gör »specialklippningen» (se fig.) går det lätt att böja spåret åt vilket håll som helst genom att stycket mellan två syllar helt bortklippts.

Tryck sedan underifrån upp räslhållare mellan syllarna omkring förbindelseremsan utefter ena sidan. Avståndet mellan dem skall vara omkring var 7:e syll, mitt emellan uppklippningarna. I skarpa kurvor bör man ha något tätare, men då bör även uppklippningen rätta sig därefter. Om det visar sig svårt att få hållarna att sitta kvar innan fastknipandet av rälen kan börja, kan man ta en i sänder och knipa fast direkt. Enklarest är då att lyfta hela mattan med pålagd räls rakt ned över den på bordet liggande räslhållaren. Själva tekniken kommer man själv snart underfund om, det här var bara några småtips.



H = räslhållare



FASTKNIPANDET

RÄLSGAP



Från sidan tvärsnitt

Knip nu fast hållaren om rälsfoten med hovtången, som samtidigt som man kniper till, tryckes nedåt. Detta för att hållaren skall sitta stadigt.

När ena rälsen är lagd, tar man itu med den andra — förstås. Men det är en sak att ta hänsyn till här: Räslmåtten! Nu är det ju så, att räslmattan är avpassad så att det borde bli exakt spårvidd helt automatiskt — och det blir det nog i vanliga fall också. Om man emeller-

tid fäster spåret att föreslås, när mattan, vill den terna. Med andra blir spårvid sträckor gör det blir det ödesdiger till radier på 45 trassel om man aning. Använd a det inte blir för kant i stället, sp

När mallen är önskad form och man den som syllen mitt för

För skarvninge del arbete innan först så att de kom filas de jämna o råkanter, så pas Sedan dessutom rena för lödning bitarna med ett ligen borde heta är tillverkat av sluta själva räls skillnad från h res på samma sätt ligt noga med a s. k. »vinkel»-kur noggrant utefter

Till sist n

Sluta med räsl skarvarna. Fäst i vanligt sätt (vid larna saknas, och rälsen med matta den inre rälen i gratis. Eventuellt rälen med några

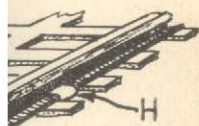
Vid tvärrälsdrift gap invid växlar Dessa går att fi spikar ordentligt ömse sidor om sk lertid bättre att räsläggningen.

Februari—

gör »specialklipp-
att böja spåret åt
att stycket mellan

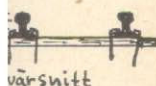
ö rälshållare mellan
remsan utefter ena
skall vara omkring
ppklippningarna. I
något tätare, men
rätta sig därefter.
å hållarna att sitta
rälerna kan börja,
knipa fast direkt.
mattan med pålagd
rdet liggande räls-
kommer man själv
r var bara några

N



are

PANDET



värsnitt

älsfoten med hov-
n kniper till, tryc-
en skall sitta sta-

man itu med den
en sak att ta hän-
är det ju så, att
att det borde bli
st — och det blir
Om man emeller-

b b y f o l k

tid fäster spåret på det sätt som här kommer
att föreslås, nämligen med en rälsspik *mitt i
mattan*, vill den gärna böja upp sig vid kan-
terna. Med andra ord, rälerna höjer sig och där-
med blir spårvidden en aning för liten. På rak-
sträckor gör det ingenting, men i snäva kurvor
blir det ödesdigert, särskilt när man kommer ned
till radier på 45 cm. I det fallet undvikes mycket
trassel om man i stället ökar spårvidden en
aning. Använd alltså rälsmåttet och se till att
det inte blir för trångt, utan en aning i över-
kant i stället, speciellt i kurvspår.

När mallen är försedd med räls, böjes den i
önskad form och lägges på plats. Enklast fäster
man den som ovan antytts med spik genom
syllen *mitt för varje rälshållarpar*.

För skarvningen av rälsen måste det göras en
del arbete innan fastläggningen. Ändarna kapas
först så att de kommer i höjd med varandra. Vidare
filas de jämna och hela änden putsas fri från
råkanter, så pass att änden verkar *avrundad*!
Sedan dessutom yttersidorna av rälerna putsats
rena för lödning, är det bara att skarva ihop
bitarna med ett s. k. »skarvjärn», som egent-
ligen borde heta »skarvmässing», eftersom det
är tillverkat av mässing. Skarvjärnet skall om-
sluta själva rälsfoten och *inte* räls-mattan, till
skillnad från hållarna. Fastknipningen utfö-
res på samma sätt som vid hållarna. Var ytter-
ligt noga med att det inte blir några skarpa
s. k. »vinkel»-kurvor i själva skarven, utan syfta
noggrant utefter banan.

Till sist några småtips:

Sluta med rälshållarna minst 4 cm från räls-
skarvarna. Fäst rälerna med rälsspik (på sed-
vanligt sätt (vid själva räls-skarven, där ju hål-
larna saknas, och placera de spikar som håller
rälsen med matta och allt på banvallen *invid*
den inre rälerna i kurvor, så får man dosering
gratis. Eventuellt kan man palla under den yttre
rälerna med några småbitar av räls-mattan.

Vid *tvärläsluft* måste ju rälerna förses med
gap invid växlar och ibland också ute på linjen.
Dessa går att fila upp efteråt, om man bara
spikar ordentligt (d. v. s. *trycker* ned spik) på
ömse sidor om skarvstället, annars är det emel-
lertid bättre att göra gapen i samband med
räls-läggningen.

MODELLRACER- UPPVISNING

för

»Bilmarodörer»

Har Fageredshemmets yrkesskola i göteborgs-
trakten modellbiltracing på schemat? — Tja,
det kanske verkade så söndagen den 29 januari,
då Göteborgs livaktiga modellracerklubb var där
ute och visade sina modellers ystra dans kring
centrumpålen i gymnastikgolvet. Helt utan orsak
var förstås inte besöket hos fageredspojkarna,
riksbekanta för sina bilraider...

Många av pojkarna på Fagered har haft ett
olyckligt stort intresse för bilar och motorfordon.
Ledningen för hemmet med rektor Helldal i spet-
sen har försökt ge det intresset en praktisk och
nyttig inriktning — man har djärvt och resolut
ordnat med en bilmekanisk avdelning, där ung-
domarna får lära sej hur man rätteligen hand-
haver motorfordon. Modellracing ingår som ett
led i detta strävande och meningen är att ung-
domarna ska få bygga egna bilar och motorer.

En bra lektion blev det i göteborgsklubbens
regi — ni känner väl till att Göteborg har en
modellracerklubb? Klubbens ordförande, Lars-
Olof Unemar hade med ett par bilar i bagaget
och i takt med paddornas acceleration kring
pinnen steg fageredspojkarnas iver till högsta
digniteter...

— Vad tror ni att den här bilen gjorde för
fart i det här loppet, frågade någon i klubben.

— 115! tippade en av pojkarna.

Det var nära, 111 gjorde bilen. Den grabben
hade sinne för hastigheter åtminstone — kan-
ske också för en modellracer...

Nå, det vart en uppskattad uppvisning och
sporten vann allas sympati och bevägenhet —
undra på! Grabbarna och deras lärare följde
loppen med stor spänning. Fortsättning följer,
var så säker på det.

Rektor Helldal var själv med och tittade på.

— Det är kanske en lite för exklusiv sport
det här för mina pojkar, sade han. Men det kan
nog hända att vi tar upp den på fritidspro-
grammet. Pojkarna har tidigare fått bygga mo-
torer till modellflygplan, och det här är ju något
liknande. Hobbyverksamheten är ju ett problem
för oss.

Löwen.

Järnvägssällskapet öppnar sin klubblokal för de första visningarna av den nya HO-anläggningen, och händelsen föranleder Hobbyfolk att komma med en färsk rapport från den livaktiga stockholmsklubben:

NYTT FRÅN JS

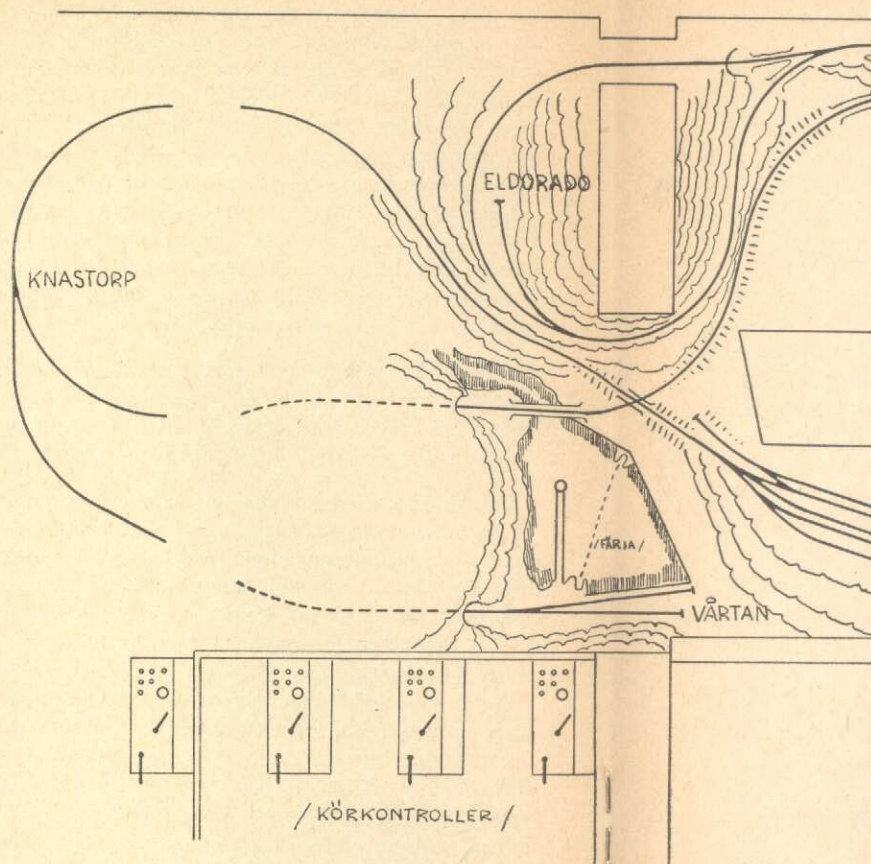
På nyåret 1949 beslöt Järnvägs-Sällskapet att riva sin välkända anläggning i »skala noll» för att bygga en helt ny i »halvnollan.» Under det gångna året har arbetet bedrivits intensivt och det torde knappast varit många tisdags- och fredagskvällar då flitens lampa inte lyst i vår källare vid Majorsgatan 14. I höstas avslöjade vi för »Hobbyfolks» läsare spårplanen och stationsnamnen m. m. Denna gång kommer vi närmast med nyheten att banan i mitten av februari öppnas för offentliga visningar.

(Det åsyftade numret av Hobbyfolk är nr 7.)

Banan är i motsats till J. S.' tidigare anläggningar utförd efter svensk förebild. Huvudstationen »Willervalla» (tidigare preliminärt kallad Entränninge) är t. ex. en kopia av stationen Spånga utanför Stockholm medan Huvudsta central fått stå modell till stationshuset. Från »Willervalla» leder en dubbelspårig bana förbi storstaden »Rälsingborg» och fram till »Gnisslingebro» varifrån enkelspåret till »Knastorp» vidtar (Se skissen.). Från »Knastorp» kan man antingen ta snälltåget till »Willervalla» eller följa med ett godståg ned till frihamnen »Vårtan». Sedan vi beskådat sjöfarten och hamnanläggningarna där nere tar vi lämpligen ångfärjan »Lundéhn II» eller »Fisk-Egon» hem till »Willervalla». Som avslutning på vår inspektionstur kan vi sätta oss i en motorvagn och åka den slingrande bibanan förbi hållplatsen »Kröken» upp till guldgrävarbyn »Eldorado».

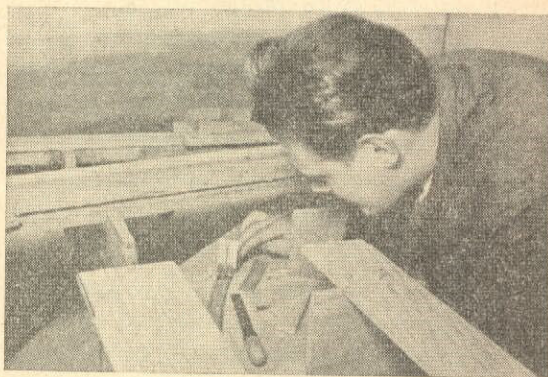
Den rullande materielen består för närvarande av 7—8 lok och ett 40-tal vagnar. Bland el-loken märkes ett par vanliga littera D, en modern malmåtgsmaskin litt. M. samt det gamla dubbelloket Of 2. En kraftig godstågsmaskin företräder nu ensam de gamla hederliga ångloken — men det blir fler vad det lider! Till loken få vi väl även räkna ett par motorlok för växlingstjänst samt ett par motorvagnar.

För att övergå till personvagnarna kommer en blå fransk »Wagon-Lit»-vagn att insättas i vår Nordexpress. Ett persontåg utgöres av vagnar från f. d. SWB (Sthlm—Västerås—Bergslagens



Järnväg). Godstrafiken kommer att ombesörjas av både svenska, engelska, franska och amerikanska vagnar.

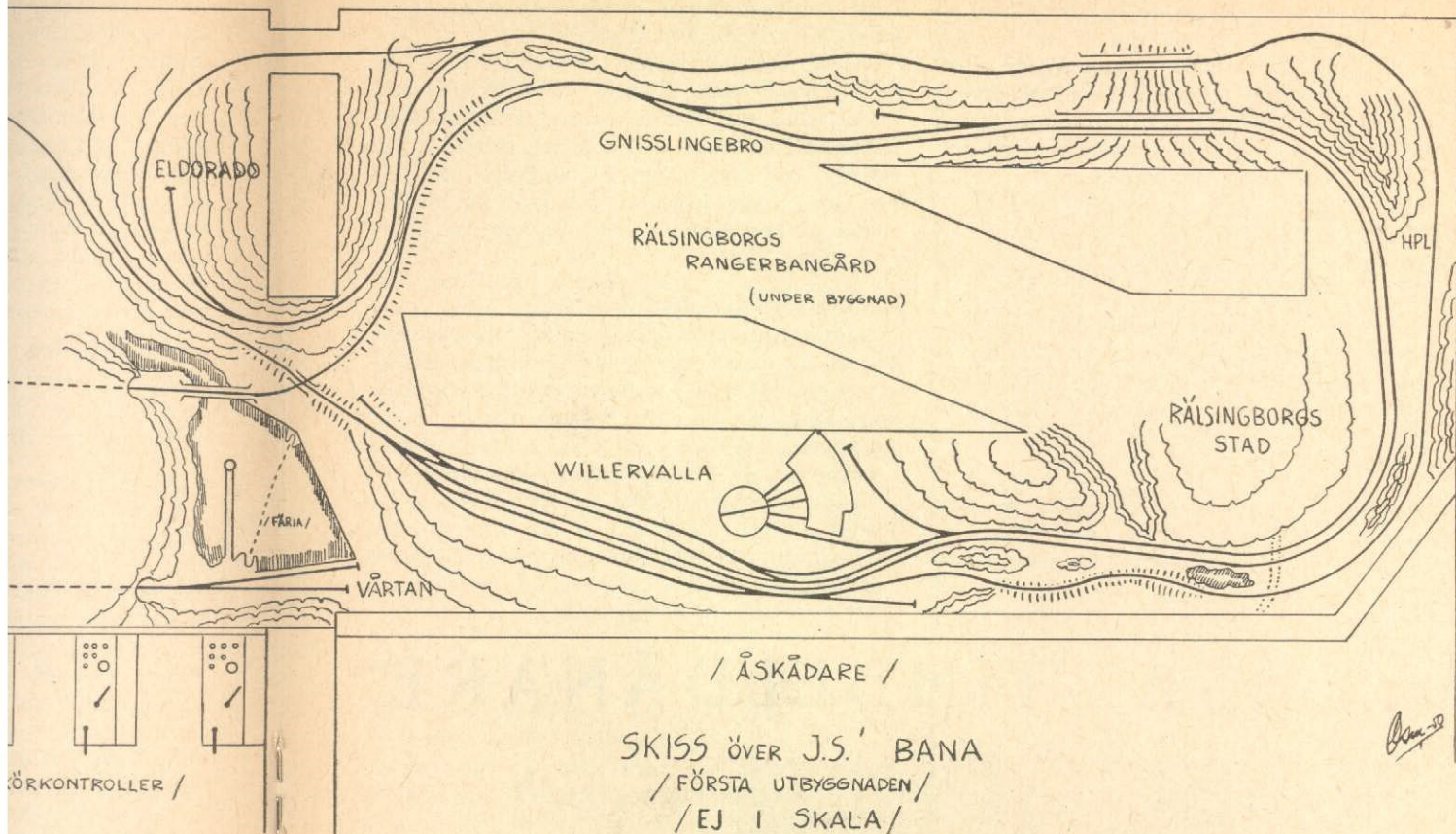
Banans elektriska system är en rätt knepigt uttänkt historia, som våra elektriker kanske får närmare redogöra för senare. I förbifarten bör dock nämnas att lokförarna manövrerar loken



Rune Tenglet i JS med en specialbyggd testningsvagn för uppmätning av skevheter i banan.

med såväl pådrar och signaler mar tre huvudstationer tagledare, fyra l Vad själva bar met utförts med I regel är dock l vända. Bibanan, kerat av små lok tid ett par kurvor låtna stigningar l

Ja, detta var r ut just nu. Give på den från och ju aldrig bli rikt dan byggs nytt o för bättre. Säker en hel del nytt s åskådare. De närm avsetts att börja kommer sedan at mellan klockan 13 mer att lämnas g



er att ombesörjas
anska och ameri-

en rätt knepigt ut-
triker kanske får
I förbifarten bör
manövrerar loken



pecialbyggd test-
tevheter i banan.

b b y f o l k

med såväl pådragsvev som bromshandtag. Växlar och signaler manövreras av tågklarerarna på de tre huvudstationerna (Vid full trafik erfordras en tågledare, fyra lokförare samt tre tågklarerare.).

Vad själva banbygget beträffar har spårsystemet utförts med en minsta kurvradie av 75 cm. I regel är dock kurvradier på 100 à 150 cm användbara. Bibanan, som endast kommer att trafikeras av små lok och korta tågsätt har emellertid ett par kurvor med 60 cm radie. Högsta tillåtna stigningar har utgjort 25 mm pr meter.

Ja, detta var något om hur vår HO-bana ser ut just nu. Givetvis är ju inte arbetet avslutat på den frän och med nu; en modelljärnväg kan ju aldrig bli riktigt färdigbyggd. Undan för undan byggs nytt och gammalt rivs för att ge plats för bättre. Säkert skall väl varje säsong finnas en hel del nytt som kan intressera trafikanter — åskådare. De närmast förestående visningarna har avsetts att börja den 12 eller 19 februari och kommer sedan att pågå några söndagar framåt mellan klockan 13 och 17. Definitivt besked kommer att lämnas genom dagspressen.

NY ÅNGMASKIN.

En ny ångmaskin med liggande ångpanna försäljes av instrument- och finmekaniska verkstaden Metric i Göteborg. Tillverkaren anser, att ångmaskinen på grund av sin utformning är synnerligen lämplig att montera i modellbåtar. Vattenpåfyllningsskruven är kombinerad med säkerhetsventil. Ångmaskinen levereras som byggsats med alla erforderliga delar klara för hoplödning till ett pris av kr. 9:50, varför motorfrågan i modellbåtarna torde vara lätt ordnad härnäst. Hur ångpannans fogar är gjorda framgår inte av den till red. insända beskrivningen, men vi ber att få återkomma till den saken senare.

SAMMA FIRMA

tillverkar också isolerade och oisolerade hjul för modelljärnväg i skala HO. Färdigmonterade på axlar kostar hjulparen 80 resp. 70 öre.

Firma *Eskader* gläder modellbyggarna med en mängd nyheter just nu, och det är oss ett sant nöje att här i korta drag redogöra för dem. Framför allt är det roligt att från *Eskader* få en helsvensk tillverkning, nämligen en midgetbil i *Thimble Drone*-modell, på svenska (och ack vilken vacker sådan) allmänt kallad

"TIMBELDÅNARE".

Tack vare denna nya tillverkning är det nu möjligt att göra en modellracerbil i »småvagnsklassen» med alla delar i svensk tillverkning. Motorn kan givetvis också vara svensk (västerås-diesel), men de flesta som vill ha höga farter väljer nog att montera in någon engelsk 2,5 cc eller 5 cc-motor, eftersom det är gott om sådana inom landet nu.

Den svenska timbeldånaren är ett mycket gott gjutningsarbete i en lättarbetad och snygg aluminiumlegering. Den är visserligen sandgjuten, men ytan är ovanligt hygglig. En del detaljer finns med, och i allt omfattar gjutgodssatsen 6

delar, nämligen chassi, kaross, kylargaller, startpump, handbroms och avgasrör.

Som vi omtalade redan i julnumret finns det redan fram- och bakhjul för STD (Svenska Timbel-Dånaren). Denna utrustning är nu kompletterad med fram- och bakaxel, gängade med vänster- och högergång, kupolmuttrar och fälgar. Det är bara kuggdrev, som man får försöka skaffa på egen hand. ... Såvida man inte föredrar direkt drift.

ETA GLÖDPLUGGSMOTOR.

Slädracerbyggarna berömmar den nya engelska Eta 29, och detsamma lär väl de övriga modellracerbyggarna göra så snart det blir säsong för dem. Eller vad sägs om följande data:

Slagvolym: 4,8 cc

Lager och kolv: 2 kullager, 2 kannringar

Tändning: Glödstift för 1,5 volt

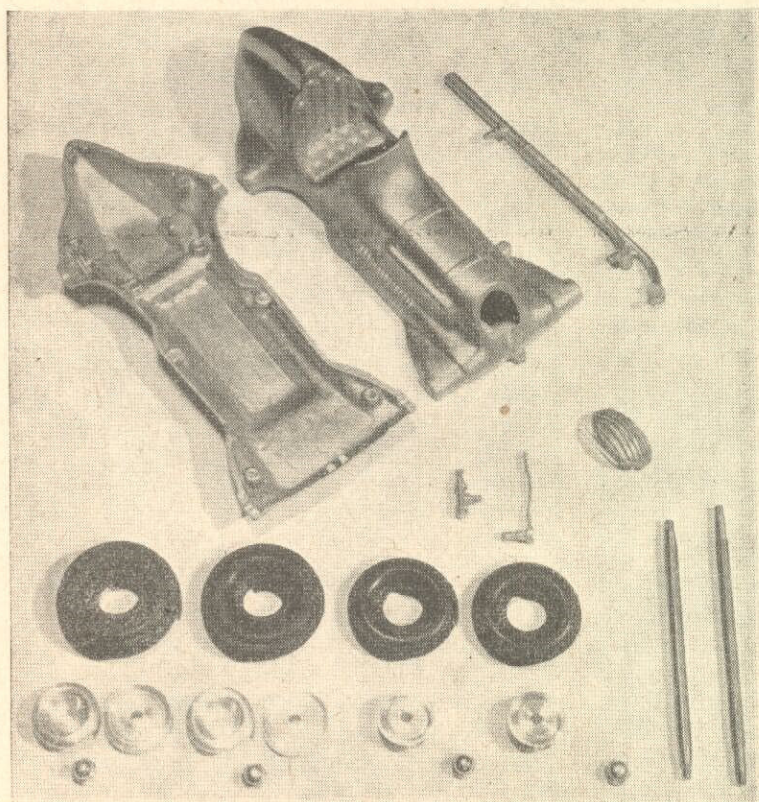
Vikt: 195 g

Effekt: 0,6 hk vid 15600 varv/min

Kompression: 8,5:1

Maximivarv: 25000 varv/min

SVENSK "TIMBELDÅNARE"



och
andra
glada
modell-
motor-
nyheter

Byggsatsen till den helsvenska timbeldånaren kostar komplett 28 kronor! Hjulsatsen har vi talat om i julnumret av Hobbyfolk.

H o b b y f o l k

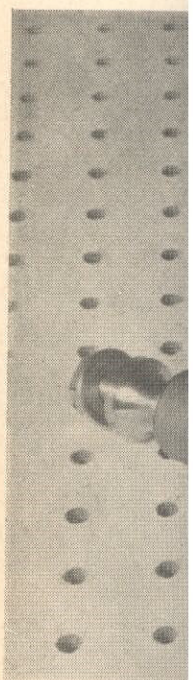
Bland mer märks 164 kmh sultaten med sl denna siffra.

Som vid så r är Etans slaglär diametern.

JAGUAR DIE

Jaguarmotorn tillverkaren sjä vid höstens s Stockholm och männens besök 2,5 cc diesel, b rekordet satt n nen gjorde gälle ras större än 3 låga varvtal a övriga motortyp guarddieseln ha

ETA heter det en ettrig engels jättepopulär och in. Den har red den senaste är



Februari-

kylargaller, start-
ör.
Inumret finns det
ör STD (Svenska
tning är nu kom-
xel, gängade med
lmutterar och fäl-
n man får försöka
la man inte före-

den nya engelska
de övriga modell-
et blir säsong för
de data:

2 kannringar
olt

v/min

ARE"

ch

ndra

ada

odell-

otor-

heter

U den helsvenska
i kostar komplett
Hjulsatsen har vi
julnumret av
byfolk.

b b y f o l k

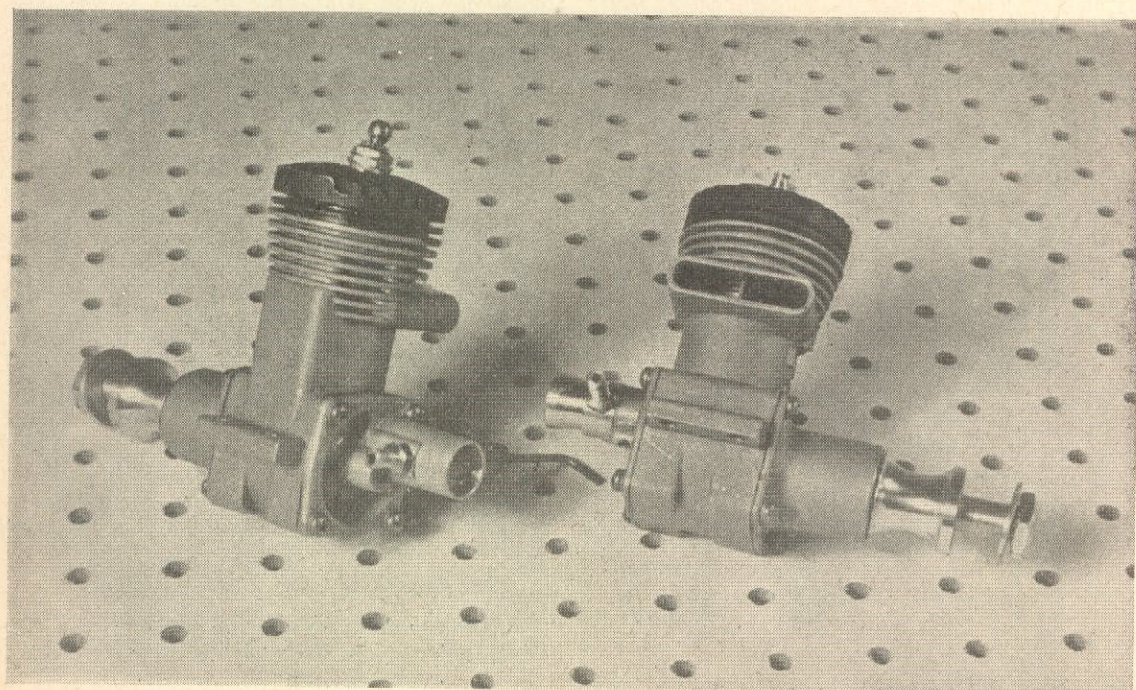
Bland mer remarkabla noteringar med Etan märks 164 kmh med U-kontroll. De svenska resultaten med slädracer kommer säkert högt över denna siffra.

Som vid så många andra högvarviga motorer är Etans slaglängd 10 proc. mindre än cylinderdiametern.

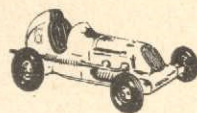
JAGUAR DIESEL.

Jaguarmotorn debuterade i Sverige körd av tillverkaren själv, nämligen J. A. Oliver, som vid höstens stortävlingar för modellracer i Stockholm och Örebro i samband med engelsmännens besök här körde 103,5 kmh med sin 2,5 cc diesel, bara en halv kmh under svenska rekordet satt med en 10 cc diesel. Engelsmännen gjorde gällande, att dieslar knappast bör göras större än 3,5 cc, eftersom de sedan gör så låga varvtal att de väsentligt överträffas av övriga motortyper med kortare slaglängd. Jaguarddieseln har ett enastående flott utförande

ETA heter det nyaste på modellmotorområdet, en ettrig engelsk glödpluggsmotor, som redan är jättepopulär och säljs slut så fort den kommer in. Den har redan tillverkats i två olika serier, den senaste är den till vänster på bilden (för-gasarna är olika).



Nyheter från Eskader

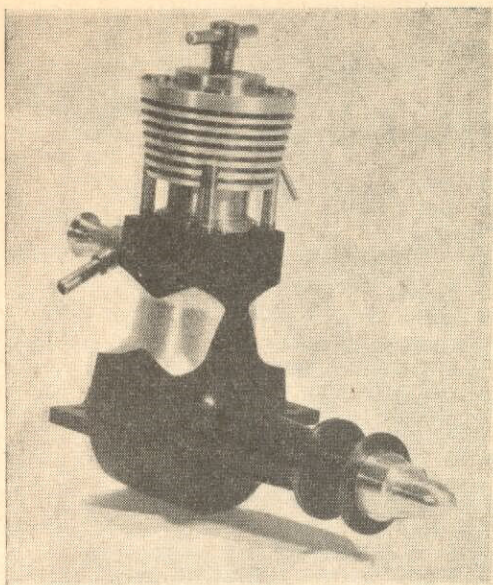


- * ETA »29» RACERMOTOR 4,8 cm³ 15.600 v/min. Kr. 99:—
- * JAGUAR, DIESELMOTOR 2,5 cm³ 8—14.000 v/min. » 98:50
- * E. D. MARK I BEE, DIESELMOTOR 1 cm³ » 39:50
- * E. D. KOMPETITION SPEC. DIESEL 2 cm³ » 74:50
- * MIDGETRACERVAGNAR AV ALUMINIUM, BYGGSATS .. » 28:—
- * MIDGETRACERVAGNAR AV ALUMINIUM, MONTERADE » 40:—
- * GUMMIDÄCK FÖR BILAR och FLYGPLANSMODELLER
- * BYGGSATSER OCH RITNINGAR TILL U-KONTROLL, FRIFLYGANDE, RARIOSTYRDA FLYGPLANSMODELLER, FLYGBÅTAR OCH RACERVAGNAR.

Insänd 20 öre i frimärken och Ni erhåller omgående våra senaste prislistor innehållande bl. a. ovanstående materiel samt meddelande när vår nya katalog utkommit.

ESKADER

Gumshornsgatan 8 STOCKHOLM
Telefon 62:18:53.



Polflygningsmodeller

I dag skulle det bli kritik av de polflygningsmodeller som finns i handeln. Jag nöjer mig emellertid med att behandla de plan som har Sigurd Isacson till upphovsman, främst därigenom att de är bäst, billigast och mycket spridda.

Vi börjar som sig bör med Auster. Austern är ett utmärkt polflygningsplan, ty den är högvingad vilket gör att den ligger mycket säkrare i luften än andra icke högvingade. Den flyger enligt reklamen lika bra ute som inne. Detta kan man inte gå med på. Inomhus är den förträfflig, men ute är den för lätt och för liten för att, även i vindstilla, kunna prestera någon verklig flygning. Ett gott råd är: Flyg aldrig ute med polflygplan (undantag Örnungen). De är för lätta och går lätt sönder. Det är visserligen lätt att laga dem, men ett flygplan efter en reparation blir sällan så bra som den var innan. Austern har en jämn och säker flykt och lämpar sig ganska bra för tidsflygning men sämre för hastighetsflygning.

Vill man däremot ha en modell som sveper runt med knakande polstav, bör man inköpa en Mustang. Räcker inte den hastighet som Mustang presterar är det bara att inhandla tilläggsbyggsatsen Racer-Mustang. Man får då en modell som till följd av sin litenhet ser ut att gå med en fantastisk hastighet. Mustangen är en robust typ och är nästan omöjlig att flyga sönder om man flyger runt pol med den. Propellern kan emellertid ganska lätt slås sönder, men det är lika för alla maskiner.

Så kommer vi till SAAB -91 Safir. Den är byggd enligt en ny revolutionerande metod, men den besitter knappast några revolutionerande egenskaper. Till följd av sin exakta skalenslighet har den en för flygning oduglig vingprofil och är fantastiskt svårtrimmad. Man måste själv experimentera sig fram, vad som gäller för andra modellplan gäller inte för den ena Safiren men kanske för den andra. Bygg därför Safiren med infällbart landningsställ och utan motor!

Örnungen är den hittills sista i Isacsonskars karusell och den därtill bästa och mest användbara. Även för en garvad polflygare är det en upplevelse att se en Örnunge starta, mjukt och elegant och nästan ljudlöst suga sig runt polstaven. De bästa noteringarna inom Gödelövs Aero Klubb med detta flygplan är 13,7 sek. i tidsflygning, 11 varv runt polstaven d. v. s. närmare 35 m på 30-40 cm:s höjd, och 22 kmh i hastighet. Dessa resultat uppnåddes i den första tävlingen med Örnungen och kommer säkerligen att förbättras avsevärt.

Örnungen är det enda av de här ovan omtalade planen, som det är lönt att starta utomhus med. Man bör dock inte högstarta den med lina med tanke på vingarnas balsakonstruktion, men som gummimotormodell ute är den förträfflig.

Jag återkommer senare med tips om olika tävlingsgrenar för polflygning.

»Dubbe».

Världens snabbaste diesel, J. A. Olivers Jaguar, fick vi höra och se demonstrerad av byggmästaren själv i höstas, då han i Eriksdalshallen och Örebro fick sin modellracerbil att göra 103 kmh. Nu finns dieseln att köpa i Sverige!

med en för en diesel ovanlig vacker exteriör. Nedanstående data ger läsaren tillfälle att jämföra dieseln med andra motorer:

Slagvolym: 2,5 cc

Mått: 92 mm höjd, 103 mm längd, 52 mm bredd

Vikt: 160 g

Varv: 14000 utan last, 8000 med last.

Effekt: 0,16 hk.

Oliver har också tagit upp tillverkningen på en liten elegant bränsleavstängningsventil.

Hobby FOLK

Nr 2 Febr. — Mars 1950

Redaktör och ansvarig utgivare: JAN JANGÖ.

Postadress: Järntorgsgat. 42 — Stockholm
Telefoner: Red. Jangö 11 20 86, Tryckeriet 21 44 16, Annonsavd. 55 00 88. Postgiro-konto 35 49 46. Prenumeration: Helår (10 nummer) kr. 6: —, i Danmark och Norge kr. 8: —.

Carl A. Franzén Tr. A.-B., Sthlm 1950



HOBBYKLUBB

i Västerås firar jubileum den Klokst nog har för 2,5 cc bilar.

MRK Gethingar nog alldeles särskilt årsjubileet så tid sedan den stiftades landet, eftersom 1945. Inte desto på det hjärtliga ket och vi hoppas ytterligare jubilé

KVINNOLIG DX

Det är väl mer för kortvågens DX-Club kan sk medlem. På en av att få en liten int vars namn är Gö med DX-ing», så i slutet av novem ensamhet satt oc då råkade få in Därmed var mitt väckt. Hittills ha men dom kommer ken Fryklund har innehar hon gym skall räkna gymn sysselsättning har Konsums manufal

(Red. anm.: Ve vems dragningskra

Februari—

odeller

de polflygnings-
Jag nöjer mig
de plan som har
n, främst därige-
h mycket spridda.

Auster. Austern är
ty den är hög-
er mycket säkrare
gade. Den flyger
m inne. Detta kan
är den förträfflig,
för liten för att,
era någon verklig
g aldrig ute med
n). De är för lätta
isserligen lätt att
ter en reparation
nnan. Austern har
ämpar sig ganska
re för hastighets-

modell som sveper
r man inköpa en
stighet som Mu-
inhandla tilläggs-
n får då en mo-
ser ut att gå med
gen är en robust
flyga sönder om
a. Propellern kan
er, men det är lika

l Safir. Den är
ande metod, men
revolutionerande
akta skalenheter
ig vingprofil och
n måste själv ex-
gäller för andra
ena Safiren men
irför Safiren med
an motor!

i Isacson's karu-
mest användbara.
är det en upple-
njukt och elegant
nt polstaven. De
lövs Aero Klubb
k. i tidsflygning,
s. närmare 35 m
kmh i hastighet.
första tävlingen
ikerligen att för-

är ovan omtalade
ta utomhus med.
en med lina med
uktion, men som
förträfflig.

ips om olika täv-

»Dubbe».

b b y f o l k



HOBBYKLUBBEN HUMLORNA

i Västerås firar — egendomligt nog — 5-års-
jubileum den 25 mars med stora tävlingar.
Klokt nog har man lagt in en särskild klass
för 2,5 cc bilar.

MRK Getingarna i Stockholm opponerar sig
nog alldeles särskilt mot att Humlorna firar 5-
årsjubileet så tidigt. Klubben har nämligen allt-
sedan den stiftades ansett sig vara den äldsta i
landet, eftersom den stiftades på försommaren
1945. Inte desto mindre lyckönskas Humlorna
på det hjärtligaste till de uppnådda åldersstrec-
ket och vi hoppas klubben får tillfälle att fira
ytterligare jubiléer.

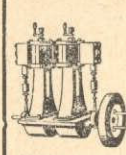
KVINNLIG DX-ARE I HAMMERDAL.

Det är väl mest vi grabbar som har fastnat
för kortvägens dragningskraft, men Hamnerdals
DX-Club kan skryta över att ha en kvinnlig
medlem. På en av klubbens träffar fick jag äran
att få en liten intervju med den DX-ande damen
vars namn är Göta Fryklund. »Hur jag började
med DX-ing», säger Fröken Fryklund, »det var
i slutet av november 1949, då jag en kväll i min
ensamhet satt och skruvade på min radio och
då råkade få in Englands svenska utsändning.
Därmed var mitt intresse för kortvägsslyssningen
väckt. Hittills har jag sänt bara två rapporter
men dom kommer nog att följas av flera.» Frö-
ken Fryklund har en mängd hobbies, bland annat
innehar hon gymnastikmärket i silver, om vi nu
skall räkna gymnastik för en hobby. Sin dagliga
sysselsättning har hon som föreståndarinna för
Konsums manufakturavdelning i Hamnerdal.

Mr Eriksson.

(Red. anm.: Vem har egentligen fastnat för
vems dragningskraft?)

Februari—Mars 1950



KATALOG

innehållande stor sortering ex-
perimentartiklar radiodelar,
elektr. material, verktyg, artist-
materiel, leksaker, ritningar,
handböcker m.m. sändes gratis
mot insändande av ett 20-äres
frimärke, som återbetalas vid
drig ångmaskin. 1.50 första order.

Clas Ohlson & Co A.B., Insjön

GÖDELOVS AERO KLUBB

Den 8 jan. hade G. A. K. årsmöte. Ur den på
detta möte upplästa årsrapporten saxar vi följande.

— Under verksamhetsåret har 5 elever erhållit godkända betyg i flygplanskännedom och 8 elever godkända betyg i aerodynamik. En underkändes i sistnämnda kurs. Ledare för kurserna har varit Karl-Erik Ekdahl och Nils Nilsson.

— G. A. K. har under det gångna året tilldelats fjorton »Vargar» gratis och tre »Bums» à 1 krona från K. S. A. K.

— Hans-Erik Grahn, Karl-Erik Ekdahl och Nils Nilsson har tilldelats de tre första Örnflygarmärkena i guld för sin seger i Isacson's poängtävling i början av 1949.

— Den 27 nov. utvidgades G. A. K:s verksamhetsfält genom startandet av en DX- och en bordtennissektion.

På samma möte framlades arbetsprogrammet för 1950. Här följer nu ett utdrag ur detsamma.

— De byggsatser ur statsanslaget som utdelades på hösten 1949 kommer att bli färdiga fram på vårkanten.

— G. A. K. kommer nu delvis att lägga om sin verksamhet och inrikta den på »det riktiga modellflyget». Klubben kommer att gå in för märkestagning och deltagande på större tävlingar...

— ...dock kommer G. A. K. att fortsätta med pol- och swingflyg och i händelse av större tävlingar i dessa grenar skicka fullgoda lag i elden.

— På grund av det ringa medlemsantalet, i skrivande stund 13 medlemmar, kommer varannat år nybörjarkurser att anordnas och däremellan ett år med intensivt tävlande.

— För att stimulera medlemmarnas aktivitet kommer G. A. K. att i år anordna en liknande prestationstävling som i fjol.

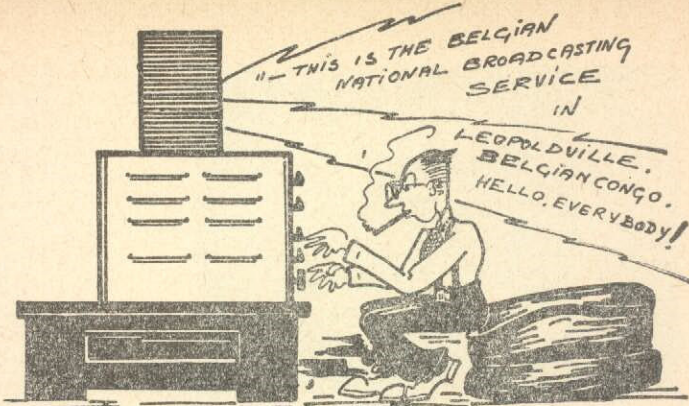
Av det ovanstående framgår att det nya året kommer att bjuda på åtskilligt för medlemmarna i G. A. K.

Jag återkommer senare med en redogörelse för vår prestationstävling.

»Dubbe».

Vi

KORTVÅGS- LYSSNARE



SPECIALPROGRAM FÖR HOBBYFOLK.

OTC2, the Belgian National Broadcasting Service i Leopoldville, Belg. Kongo ämnar sända ett specialprogram för Hobbyfolks läsare. Dagen för detta program är ännu inte fastställt, men att programmet kommer på en onsdag är säkert. Den 8 mars kommer OTC2 att sända ett specialprogram för Kortvägsklubben QSL i Stockholm, som är lokalklubb av the Sweden DX-Fan Club. Programmet kommer kl. 20,55 och kommer antagligen att vara delvis inspelat i Stockholm. OTC2 sänder på 9767 kc/s = 30,71 meter.

NYTT FRÅN ASPUDDEN.

Sign. brukar då och då DX:a tillsammans med Georg Nordh i Aspudden och här följer resultatet av ett dylikt etersvep. Vi började kl. 18,32 med en station på 30-meters bandet, som vi hörde anropa med Radio Clube de..., men sedan var det stopp. Vi slog upp i en tabell men fann ingen station som det kunde vara. Till sist hörde vi dock att stationen anropade med Radio Clube de Huila. Denna station har dock endast en sändare och det är CR6RH på 9235 kc/s = 32,49 meter. Av en händelse råkade vi se i Nattuglan, organ för Scandinavian DX-Club, och där stod det att CR6RH har en systersändare, CR6RJ på 9760 kc/s = 30,74 meter. Saken var alltså klar och två rapporter på vardera en och en halv timma flög dagen därpå iväg till Port. Väst-Afrika. Styrkan på CR6RJ var QSA3 och i övrigt QRK4 och QSB. Efter att ha vilat oss en stund, lyssnade vi från kl. 22,00 på WGEO, General Electric Company i Schenectady, U. S. A., på 15330 kc/s = 19,75 meter. Denna station kom in med QSA2, QRK2 och QSB. WGEO övergavs emellertid omedelbarts. Dess program bestod nämligen av en utsändning för Armed Forces Radio Service på ryska eller dylikt. Efter irrande hit och dit fastnade vi kl. 00,25 för LRS2, Radio Splendid i Buenos Aires, Argentina, som kom in med QSA1-2, QRK1-2, QSB och QRN. Programmet här var ganska trevligt och bestod av Musica Latina Americana. Kl. 01,22 bar det av till 8265 kc/s = 36,29 meter, där VED, Canadian Signal Corps, ligger och återutsänder program från Canadian Broadcasting Corporation. Pro-

grammet var musik, teater, nyheter och vice versa. Kl. 02,15 var det återigen U. S. A. på tapeten. Denna gång KWID, the Associated Broadcasting Inc. i San Francisco på 9570 kc/s = 31,35 meter. Men KWID lämnades av samma anledning som WGEO. Till sist hörde vi på LRY, Radio Belgrano på 9455 kc/s = 31,73 meter, som då sände ett reklamprogram för Palmolive tvål.

DX-TIPS.

Angola. CR6RD, Radio Clube de Huambo i Nova Lisboa har hörts med QSA2-4, QRK3 och QSB från kl. 20,15 till 20,34 på 7152 kc/s = 41,95 meter. Belg. Kongo. OTM2, Radio Congo Belge i Leopoldville tycks ha flyttat från 31,98 meter till 9400 kc/s = 31,92 meter, där den har hörts med jazz- och dansmusik före kl. 17,00. Japan. JKI, Nippon Hoso Kyokai i Nazaki på 4910 kc/s = 61,10 meter har hörts med QSA2-3, QRK2, QSB, QRN och CW QRM från 22,13 till 23,14. Spanien. Radio SEU (Radio Sindicato Espanol Universitario) i Madrid på 7171 kc/s = 41,48 meter, har hörts mellan kl. 20,40 och 21,10 med QSA2, QRK3, CW QRM, QRN och QSB. Radio Nacional de Espana på 9368 kc/s = 32,02 meter meddelar att de istället för att varje månad sända sina rapportörer en liten tidning tryckt på spanska, skall börja att trycka en på engelska. Tanger. Den nya Voice of America sändaren hörs finfint varje kväll. Ungern. Radio Budapest på 9820 kc/s = 30,55 meter har hörts mellan kl. 17,05 och 17,20.

DIVERSE.

Radio Sweden har släppt ut sitt nya QSL-kort, som var bättre än det förra, men sämre än vad man hade tänkt sig.

Radio Nacional i Rio de Janeiro på 9720 kc/s = 30,86 meter sänder numera ett kort till sina rapportörer, som inte på långa vägar går upp mot det gamla. Det nya kortet är ett färgfoto från Praia de Sopacabana.

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

Det kort som m
någon av de mån

Har någon hör
förgäves letat ef

På senaste tide
hållit verifikatio
gues i Parede,
CSB51 (förutvara
12865 kc/s = 23,

Enligt Sweden
Radiofonico Inte
börja med prog
första mars. Test
mellan 15 och 28
= 19,62 meter.

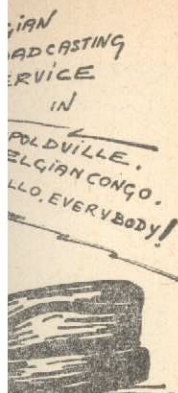
Radiodifusora N
tydligt med e
Nordh har nämlig
ket följande var s

Caracas 18. 11. 4
Vi tackar for I
vor sender YVKO
Frekvens: 5020
Antenneffekt 2
Antenne: Vand
6st-West.
Höjde over have
Udsendelser Da
G. M. T. (d. v. s
svensk tid).

Venlig hilsen.

BREVLÄDA.

Sign. Mr. DX ty
för avancerade. M
mera om lättfänge
skall bättra mig r
»puffen».



nyheter och vice
n U. S. A. på ta-
Associated Broad-
9570 kc/s = 31,35
samma anledning
i på LRY, Radio
3 meter, som då
Palmolive tvålv.

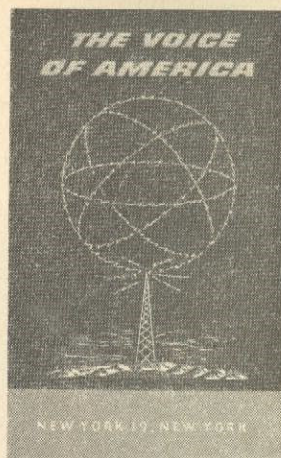
be de Huambo i
A2-4, QRK3 och
7152 kc/s = 41,95
lio Congo Belge i
in 31,98 meter till
en har hörts med
7,00. Japan. JKI,
på 4910 kc/s =
2-3, QRK2, QSB,
ill 23,14. Spanien.
spanol Universi-
41,48 meter, har
ned QSA2, QRK3,
radio Nacional de
eter meddelar att
sända sina rap-
på spanska, skall
Tanger. Den nya
örs finfint varje
på 9820 kc/s =
17,05 och 17,20.

itt nya QSL-kort,
en sämre än vad

ro på 9720 kc/s =
kort till sina rap-
gar går upp mot
ett färgfoto från

eri i Hobbyfolk!
ed landets för-

b b y f o l k



Det kort som man erhåller om man rapporterar
någon av de många Voice of Amerika-stationerna.

Har någon hört AFN på 51,02 meter? Sign. har
förgäves letat efter AFN på denna frekvens.

På senaste tiden har säkert många DX-are er-
hållit verifikationskort från Radio Club Portu-
gues i Parede, Portugal. Dess anropssignal är
CSB51 (förutvarande CS2WI). Dess frekvens är
12865 kc/s = 23,32 meter.

Enligt Sweden Calling DX-ers ämnar Servicio
Radiofonico Internacional (SRI) i Buenos Aires
börja med program på svenska och tyska den
första mars. Testutsändningar kommer att sändas
mellan 15 och 28 februari över LRU på 15290 kc/s
= 19,62 meter.

Radiodifusora Nacional de Venezuela håller sig
tydliga med en norsk chefsingenjör, Georg
Nordh har nämligen fått ett kort därifrån på vil-
ket följande var skrivet:

Caracas 18. 11. 49.
Vi tackar för Deres Rapport af 23. Okt. vedr.
vor sender YVVO-Sender: Collins Type 231 D.
Frekvens: 5020 kc.
Antenneeffekt 2 kW.
Antenne: Vandret Dipol max. Strålning
6st-West.
Höjde över havet: c:a 1000 meter.
Utsändelser Daglig 16,00—19,00 og 22,00—03,00
G. M. T. (d. v. s. 17,00—20,00 och 23,00—04,30
svensk tid).

Venlig hilsen.

H. Hjortsvang, Chefsingenjör.

BREVLÄDA.

Sign. Mr. DX tycker att DX-tipsen i HF är litet
för avancerade. Mr DX föreslår att det skall stå
mera om lättfångade stationer. Han har rätt. Jag
skall bättra mig redan i nästa nummer. Tack för
»puffen».

The DX-Fan.



Den drivande kraften i GDXK, Bertil Thorner.

Göteborgs DX-KLUBB

Göteborgs DX-Klubb — GDXK — bildades den
17 januari för 3 år sedan av 5 intresserade DX-
are i Göteborg. Nyligen inskrevs medlem nr 64.
Klubben avser mest att samla DX-arna i Göte-
borg med omnejd, men har för övrigt medlem-
mar från Stockholm i öster till USA i väster, men
de flesta bor dock i Göteborg. Medlemsavgiften är
endast Kr. 4:— per år och för denna summa får
man även klubborganet »GDX-aren» som i sten-
cilerat skick med flera färger utkommer en gång
i månaden. Denna »tidning» startades för två år
sedan och har bl. a. mycket vederhäftiga DX-tips.
Redaktör för GDX-aren är klubbens sekreterare,
Bertil Thorner, Öckerövägen 3 a, Göteborg W. In-
tresserade erhåller gärna på begäran ett prov-
nummer.

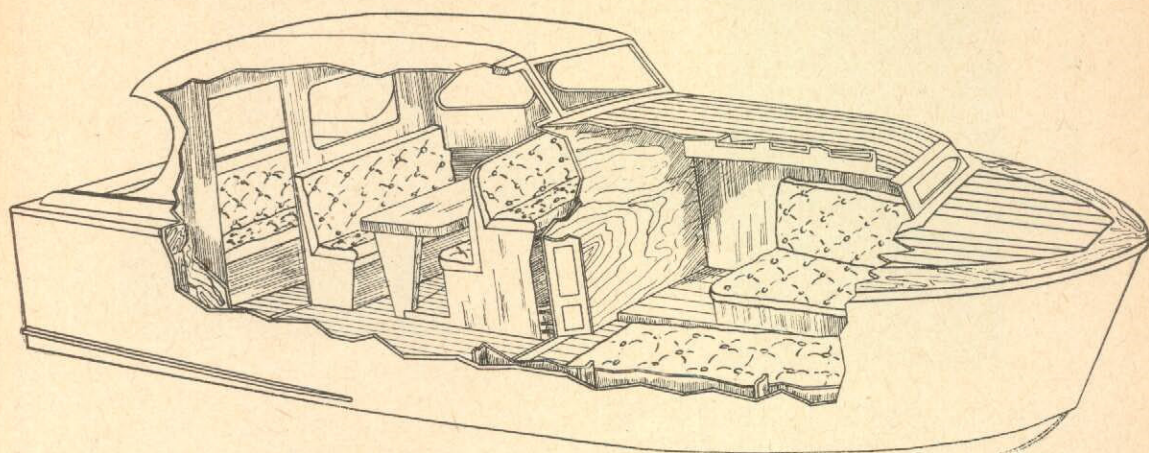
Klubben har sina träffar varannan torsdag på
kafé Mimer, Storgatan 3, Göteborg. och dit är
även icke-medlemmar välkomna. Det är emellan
kl. 19,00 och 22,00 den 19/1, 2/2, 16/2 osv.

Förfrågningar om klubben kan ställas till hr
Thorner, tel. 12 09 99, eller till ordföranden, Lars-
Eric Hansson, Hallebacken 5, Jonsered 2, tel. 137.



Verifikation från CSB51 (förutvarande CS2WI).

Hobbyfolkbåten färdigbyggd!



Här följer nu det sista avsnittet i följetongen om Hobbyfolkbåten, som alternativt kan byggas efter de publicerade ritningarna i Hobbyfolk nr 0, 8, 9 10 (=1/1950) och i detta nummer i skala 1:25, efter Owe Victorssons egen specialritning i skala 1:10, eller i hel skala. Owe har själv valt att först göra båten i modell i skala 1:10 och han håller nu på med den stora 8-metersbåten i full skala — ett flytande sommarhem.

Ritningen i skala 1:10 kan köpas från Hobbyfolk för kr. 9:50, adress som vanligt Järntorgsgatan 6, Stockholm.

Nästa gång vi får höra av Owe och Hobbyfolkbåten får vi se de första fotografierna av det stora bygget i hel skala!

När vi slutade beskrivningen förra gången, var skrovet färdigt. Det som återstår före inredningen är väggarna till salong och ruff. De byggs och monteras så som den schematiska skissen nederst på sid. 25 i Hobbyfolk nr 6/49 visar.

För att kunna göra inredningen, sparar man med att lägga det lilla fördäcket och däcken över ruff och salong till dess inredningen är färdig. Det torde förresten vara en hel del modellbyggare som slutar bygget innan däcken är lagda för att kunna få bättre inblick i båtens inredningen och kunna använda båten som demonstrationsmodell.

INREDNINGEN AV RUFFEN.

Om man i första hand ger sig på ruffen, som är enklast, kan vi till att börja med ej utsätta exakta mått, enär varje bygge ej kan bli exakt

det andra. Alla konturer är ju utsatta på ritningarna, så det gäller att passa in bitarna så lika ritningens som möjligt.

Ruffen består, som ritningarna visar, av två kojplatser. Golvet, på sjömannspråk kallat durk, ligger i jämnhöjd med vattenlinjen. Durken består liksom väggarna av tunn fanér, helst i något ljus träslag. Man klär väggar och durk mellan spant 3 och spant 6 med fanér. Kojplatsernas sidor förfärdigas efter ritningen. På kojplatsernas invändiga sidor limmas längsgående ribbor, så att ett lock kan läggas över. Ribborna skall limmas så pass lågt ner, att sidokanterna står upp några mm över locket, det senare givetvis för att dynan skall ligga stadigt kvar på locket.

Om man har en händig fästmö, blir det ett bra tillfälle att sysselsätta henne nu. Man ber henne vackert att tillverka två passande dynor och två stycken ryggstöd, och sedan är ruffen klar.

SALONG OCH PENTRY.

Vår viktigaste utgångspunkt vid inredningen av salongen är motorns plats och storlek. Den som har exempelvis en elektrisk motor, som inrymmer på den plats som ritningarna utvisar, får nu ingen svårighet att efter ritningen förfärdiga förarsätet med bakomvarande soffa. Är motorn större, får salongens inredning modifieras efter denna.

Durken i salongen, som nu kommer i tur, ligger i något högre plan än ruffens. Väggarna görs annars som förut.

Förarsätet med som ovan sagts melse med ritn annan idé eller kan här arbeta byggaren bör ha här laget!

På styrbordssida och plats för skafferiet är över modell är diskb Men det går näs Dynorna för so igen...

PÅ akteröver finns vid sofftillverkn fulländning och ning.

och övriga fönster och tillskåres så klämmas in på sir klickar.

Skarndäcket oc tjockt trä, men f got mörkare träsle orna utgörs i ska skala 1:25 av 0,5 x i efter formen län båten som ritning vilka däckplankor

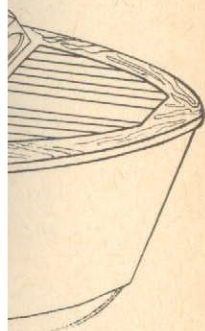
Däcket på salong de andra båda m uppfällbar sufflett spantbågar av någ vis 1,5 mm till stor skaln.

Över fogen mella ningen lägges en s terial, exempelvis

Nu återstår enda Använd fint sar sprickor med plast gånger med zapor strykning. Sista utan slipning.

Så är modellen till med bygget!

ggd!



utsatta på rit-
sa in bitarna så

na visar, av två
pråk kallat durk,
njen. Durken be-
fanér, helst i nå-
väggar och durk
d fanér. Kojplat-
itningen. På koj-
mas längsgående
äggas över. Rib-
gt ner, att sido-
över locket, det
kall ligga stadigt

mö, blir det ett
ne nu. Man ber
å passande dy-
ch sedan är ruf-

TRY.

vid inredningen
och storlek. Den
k motor, som in-
ingarna utvisar,
er ritningen för-
arande soffor. Är
inredning modi-

ommer i tur, lig-
ffens. Väggar

b b y f o l k

Förarsätet med bakomvarande soffa tillverkas som ovan sagts i största möjliga överensstämmelse med ritningen, men den som har någon annan idé eller annan disposition av utrymmet kan här arbeta på fri hand. Den ovane modellbyggaren bör ha fått en smula träning vid det här laget!

På styrbordssidan ligger pentryt med diskbänk och plats för spritkök och skafferiet. Att inreda skafferiet är överflödigt (på modellen). På Owes modell är diskbänken utförd i tunn rostfri plåt. Men det går nästan bättre att använda mässing. Dynorna för sofforna får fästmon ta hand om igen...

PÅ »BALKONGEN»

akteröver finns också en soffa, men övningen vid sofftillverkningen torde nu vara driven till fulländning och tarvar ingen ytterligare beskrivning.

VINDRUTORNA

och övriga fönster görs i ganska tjock celluloid och tillskåres så pass omsorgsfullt att de kan klämmas in på sina platser med några små limklickar.

DÄCKNINGEN.

Skarndäcket och däcksplankorna görs i lika tjockt trä, men för skarndäcket väljs helst något mörkare träslag (mahogny etc.). Däcksplankorna utgörs i skala 1:10 av 1 x 12 mm lister, i skala 1:25 av 0,5 x 5 mm fanér. Skarndäcket skärs i efter formen lämpliga bitar och limmas runt båten som ritningarna visar och bildar ramar, i vilka däckplankorna passas in och limmas.

Däcket på salongen göres valfritt antingen som de andra båda med däcksplankor eller som en uppfällbar sufflett. I det senare fallet gör man spantbågar av någon rund metalltråd, exempelvis 1,5 mm till stora skalan, 0,8 mm till den lilla skalan.

Över fogen mellan skarndäcket och bordläggningen lägges en stötlister av något kraftigt material, exempelvis ek.

FINISH.

Nu återstår endast slipning och ytbehandling. Använd fint sandpapper, fyll igen eventuella sprickor med plastiskt trä. Stryk modellen flera gånger med zaponlack och slipa mellan varje strykning. Sista strykningen göres kraftig och utan slipning.

Så är modellen till Hobbybåten färdig. Lycka till med bygget!

Modellracer- nyheterna

"HOGGEFORS"

Modellracerbilen som fanns i ritning i skala 1:2 i Hobbyfolks julnummer. Följande delar finns i lager:

Underrede i aluminium, oarbetat	14:—
D:o, planat	18:—
Gummiringar till framhjul TT/82	
per styck	3:—
Gummiringar 100 mm, ihålliga, ny	
Tegströmskonstruktion	6:—
D:o 92 mm	6:—
Ritning i hel skala plus ritning	
till box	3:50
Ritning till fälgbrickor till TT/82	
och 92	1:—
Box till Hoggefors, oarbetat gjut-	
gods	8:—
D:o planad och hopborrad	20:—

NYHET! VINKELVÄXEL!

"SMR-dreven" är numera slutsålda, och tillverkaren har nu kommit med en ytterligare förbättrad modell "Ahlas", med 3/8" axelhål och utväxling 1:1,75. Per sats 23:—

BATTERIER:

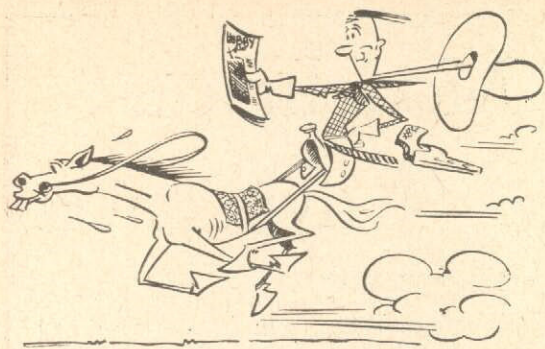
"Unpen", 1,5 volts pennlights-celler av Hellesens tillverkning, de hittills bästa utprovade för modellmotorer, per styck 48:—
D:o i förpackning om ett dussin 5:50
Laddningsbatteri, 1,5 volt, samma tillverkning, per st. 3:80

MODELLRACERBIL, begagnad körklar:

Dooling F med Mc Coymotor, enastående välskött, lättstartad och mycket litet körd .. 350:—

HOBBYFOLK

JÄRNTORGSGATAN 6 — STOCKHOLM



Senaste hobbynytt

WENTZELS

kommer i dagarna med en ny och mycket länge efterlängtat katalog. Ett par av slagnumren blir säkert firmans nya tillverkningar av modelljärnvägsmateriel och en stor serie tennsoldater — en gammal hederlig hobby som kommer igen!

TRUEDSSONS

har infört klubbbrabatt, vilket säkerligen kommer att glädja modellflygarna. Balsa och ett svensk-tillverkat reaktionsaggregat är andra nyheter.

LADDAD HOBBYVÅR I STOCKHOLM.

Stockholmarna kan glädja sig åt en ovanligt händelserik vår när det gäller hobby och främst modellbygge. Det verkar som om alla arrangemang hade koncentrerats till februari—mars. Se här bara:

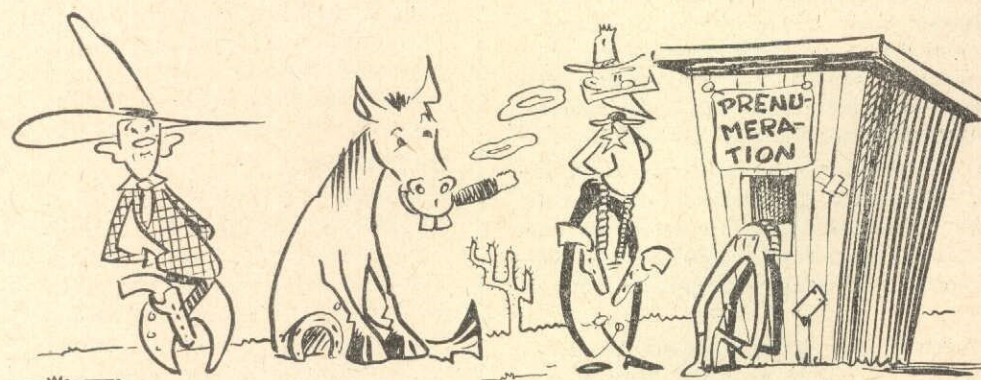
I mitten av februari öppnar Järnvägssällskapet sin nya bana för allmänheten. Mer detaljer om detta finns på sid. 14—15 i detta nummer.

Under kokslovet 20—25 februari ordnar Stockholms—Tidningen, Idrottsstyrelsen och Lindqvists förlag en hobbyutställning med en del uppvisningar i Eriksdalshallen. Mycket av det som visas känner allmänheten till från Hobbyboken och Hobbyfolk.

Sedan kommer det stora arrangementet, utställningen »Teknik i Miniatur» i Tekniska muséet, som slår upp portarna den 10 mars och bjuder på massor av hittills aldrig skådade underverk. Det av Teknik för Alla inledda samarbetet med Englands hobbyutövare bär nu frukt genom att en del engelsmän deltar med några utsökta modeller, mest tåg. Mest tåg blir de också från USA, och sammanlagt blir 7 nationer representerade.

Omkring 300 modeller beräknas utställningen samla — nytt rekord! — och det är väl troligt att det också blir besökarrekord.

Vi ses på Tekniska Muséet!



Alla prenumerera på HOBBYFOLK

Undertecknad önskar prenumerera på HOBBYFOLK från och med nr 2 (febr. 1950), pris kr. 6:— för 10 nr. Sänd mig samtidigt av tidigare utkomna tidningar följande nr

Portot betalar tidningen!

Betalningen bifogas i frimärken med avdrag för porto torde uttagas mot postförskott.

(Stryk det som ej önskas.)

Min speciella hobby är

Namn:

Adress:

..... H 2

Paralle
tre grun
nantsepti
C-dur. I
ordning

Här ned
ackorden

G-dur

E-mol

F-dur

D-moll

STOCKHOLM.
sig åt en ovanligt
hobby och främst
om alla arrange-
februari—mars. Se

Järnvägssällskapet
. Mer detaljer om
tta nummer.
uari ordnar Stock-
elsen och Lind-
ning med en del
a. Mycket av det
till från Hobby-

rrangemanget, ut-
» i Tekniska mu-
den 10 mars och
s aldrig skådade
Alla inledda sam-
yutövare bär nu
smän deltar med
åg. Mest tåg blir
nlagt blir 7 natio-

nas utställningen
det är väl troligt
ord.



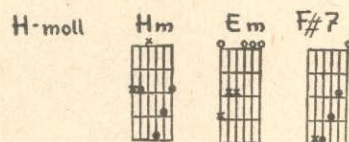
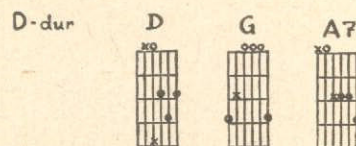
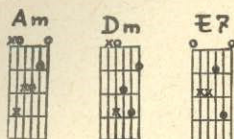
OLK

.....
.....
.....
..... H 2

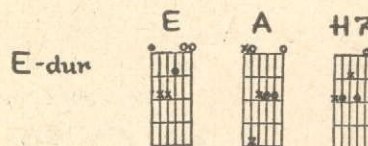
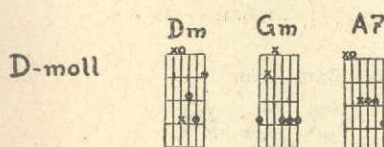
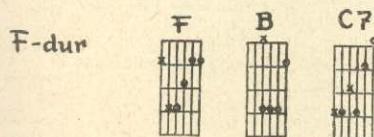
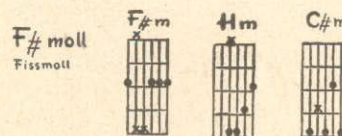
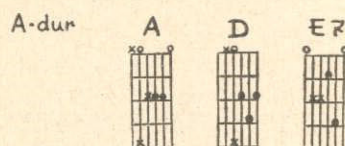
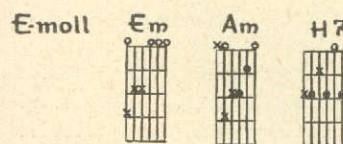
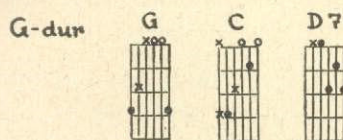
b b y f o l k

Gitarrkursen 4

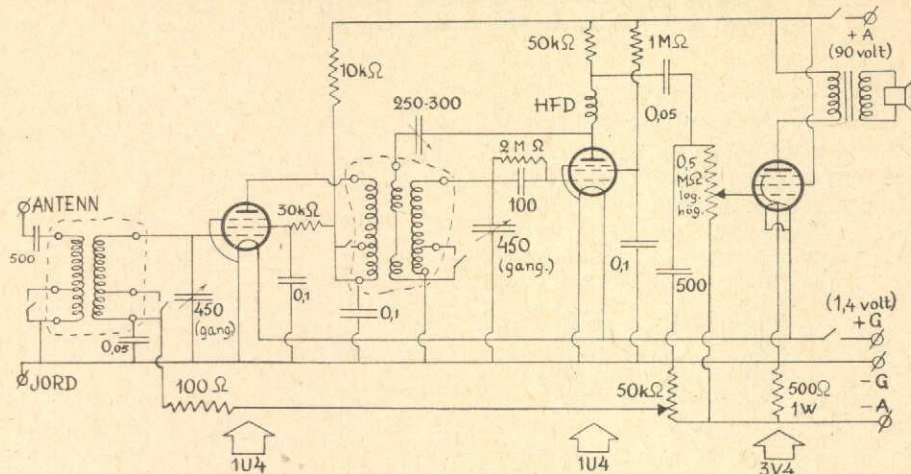
Parallelltonarten till C-dur heter A-moll. De tre grundackorden, tonikaackordet, underdominantseptimackordet bildas på samma sätt som i C-dur. I A-moll heter de tre ackorden i nämnd ordning Am, Dm och E7.



Här nedan följer en sammanställning av grundackorden i de vanligast använda tonarterna:



RADIODELAR FÖR BYGGKURSEN



1-RÖRSFÖRSTÄRKARE FÖR
BATTERIDRIFT i nr 8/1949:

Radiörör 1T5	11:—
Rörhållare	1:—
Kondensatorer, 0,05 mF (2 erf) ...	1:75
Potentiometer 500 k-ohm	5:40
Motstånd: 100 k-ohm, 10k-ohm pr st. —	30
Glödströmsbatterier, 1,5 volt	2:80
Anodbatteri, 90 volt	16:35

ENKEL 1-RÖRSMOTTAGARE
FÖR BATTERIDRIFT i nr 9/1949:

Radiorör, 1T5	11:—
Avstämningsspole	2:50
Rörhållare	1:—
2-polig vågl.-omkopplare	1:75
Vridkondensator 250 pF	3:60
D:o 450—500 pF	6:45
Blockkondensatorer: 50—3000 pF pr st.	—:45
D:o, 0,05 mikrofaraad	—:70
Motstånd, 2 meg-ohm och 10 k-ohm, pr st.	—:30
Spole, 2,5 mikro-Henry	2:80
Batterier, se ovan.	

3-RÖRSMOTTAGAREN

publicerad i förra numret råkade vid ren-
ritningen genom felläsning från författa-
rens skiss få en del felaktigheter, och där-
för visas schemat ovan korrigerat på nytt.

De amerikanska rören 1U4 och 3U4 kan eventuellt bli svåra att få tag på. Hobbyfolk kan emellertid i stället skaffa nedanstående lämpliga rör att använda i stället.

Radiator 1S5 (= 1U4) pr st.	11:—
Radiator 3Q5 (= 3V4)	11:—
Socklar (ange rörtyp!)	1:—
Avstämningsspole	7:25
Högfrekvenstransformator	7:25
Vridkondensator, 2-gangad, 500 cm	11:20
Vridkondensator, 250—300 pF	3:60
Omkopplare, 2 x 2-pol.	3:85
Potentiometer, 0,5 meg-ohm	5:40
D:o, 50 k-ohm	5:40
Blockkondensatorer: 100 pF, 500 pF pr st.	—:45
D:o, 0,05 mFd	—:70
D:o, 0,1 mFd	—:80
Högtalare, Philips 5"	18:—
Högtalarttransformator	7:25
Motstånd, alla gångbara värden, uppgiv storlek, pris mellan —:30 och —:45.	

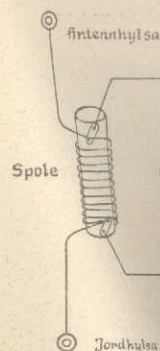
Rekvirera delarna mot postförskott från

H O B B Y F O L K

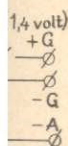
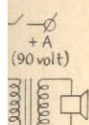
JÄRNTORGSGATAN 6 STOCKHOLM

Svar

1. a) ångfartyg
2. a) nej, b) nej
är alltid *på väg*
b) och d).
3. Roddbåt skall
Mindre segelfartyg
na med vilken de
bords sida, rött
skall föra sidolan
babord. Motorfar
nor föra topplan
lanterna lägre är
föras så att vitt
grönt endast åt s
4. Styrbord, g
vänster.
5. Fartyg som
segelfartyg. Präm
från alla håll på
6. Bogserande f
ternor under vara
meter långt tre v
7. Blossande ske
8. Ja, vit topp
tyget är kortare än
lanterna.
9. De skall avge
minuten.
10. a) »jag girar
babord hän», c)
back».



Järntorgsg



de vid ren-
n författa-
r, och där-
at på nytt.
ch 3U4 kan
på. Hobby-
ffa nedan-
la i stället.
..... 11:—
..... 11:—
..... 1:—
..... 7:25
..... 7:25
..... 11:20
..... 3:60
..... 3:85
..... 5:40
..... 5:40
0 pF
..... —:45
..... —:70
..... —:80
..... 18:—
..... 7:25
en, uppgiv
—:45.

Svar på 20 frågor i navigation

1. a) ångfartyg, b) ångfartyg.
2. a) nej, b) nej, c) ja, d) nej, e) ja. Ett fartyg är alltid på väg med undantag för fallen a), b) och d).
3. Roddbåt skall vid behov visa ett vitt sken. Mindre segelfartyg skall ha till hands en lanternna med vilken den kan visa grönt sken åt styrbords sida, rött sken åt babord. Segelfartyg skall föra sidolanternor, gröna åt styrbord, röda åt babord. Motorfartyg skall förutom sidolanternor föra topplanterna och eventuellt en akter lanternna lägre än topplanternan. Ljusen skall föras så att vitt ses framifrån och från sidan, grönt endast åt styrbord, rött endast åt babord.
4. Styrbord, gröna, höger — babord, röda, vänster.
5. Fartyg som bogseras, har lanternor som segelfartyg. Pråm eller flotte vitt ljus synligt från alla håll på (sista) pråmens akterdel.
6. Bogserande fartyg har två vita topplanter under varandra, om släpet är över 180 meter långt tre vita topplanter.
7. Blossande sken eller vitt ljus akter ut.
8. Ja, vit topplanterna synlig runt om fartyget är kortare än 45 meter, annars även akterlanterna.
9. De skall avge kraftigt ljud minst en gång i minuten.
10. a) »jag girar styrbord här», b) »jag girar babord här», c) »min maskin går med full back».

11. Bärning är vinkel mellan ett fartygs längdriktning och en tänkt linje till ett föremål utanför fartyget. Den räknas från 0 till 180° om styrbord eller babord.

Från en fyr eller annan fast punkt räknas vinkeln från nordlinjen genom punkten och medsols från 0 till 360°.

12. Man skall gira i tid.

13. Babords halsar = vinden in från babord. Styrbords halsar = vinden in från styrbord.

14. a) ångfartyget, men nöjestråfik väjer för yrkestråfik! b) båda girar styrbord, c) segelfartyget, d) öppen vind väjer för bidevind, e) bidevind babords halsar väjer, f) vinden om babord väjer.

15. a) högertrafik. b) Det som har det andra på sin styrbordssida, väjer. Man undviker alltid att komma framför den andras stäv.

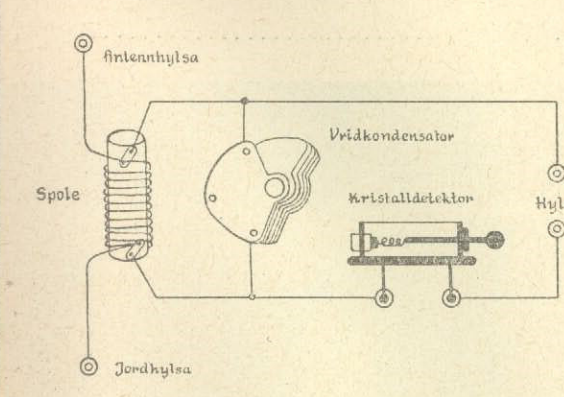
16. Latitud, polhöjd, är vinkeln från ekvatorn och räknas intill 90° nordlig (N) eller sydlig (S) från denna. Longitud räknas från 0-meridianen genom Greenwich 180° åt ost (O) eller väst (W). Meridian är varje längdcirkel som går genom nord- och sydpol. Nautisk mil eller en distansminut är 1852 m och är det allmänna längdmåttet till sjöss.

17. a) under 3 meter, b) 6 metersgränsen.

18. Kvasprickar lämnas på norra eller östra sidorna av farleden.

19. Släppricker lämnas på södra eller västra sidorna av farleden.

20. Ja. Det kostar 6 kronor om året.



KRISTALLMOTTAGAREN
I NR 7/1949:

Hylsor (6 erf.) pr styck	—:25
Kristalldetektor	2:75
Vridkondensator, 500 cm	6:45
Graderad ratt	—:30
Banankontakter, pr styck	—:25
Tråd och pertinax, för spole	—:45
Förtennt koppartråd, för koppling ..	—:20
Hörtelefon, amerikansk	19:50
EXTRA UTRUSTNING: (H-folk nr 8)	
Kristalldiod (ersätter kristalldetek- tor)	14:—
Kondensator 3000 pF	—:45

Järntorgsgatan 6
HOBBYFOLK
Stockholm

S N A B B A...
L Ä T T B Y G G D A...
S T I L F U L L A...

"SUGAR"

2-sitsig.
 Längd ö. a. 2,85 m.
 Bredd 1,20 m.
 Hastighet c:a 18—
 20 knop med 7,5
 hkr utombords-
 motor.

"CELER"

4-sitsig.
 Längd ö. a. 3,85 m.
 Bredd 1,40 m.
 Hastighet c:a 22—
 24 knop med 16
 hkr utombords-
 motor.
 Båda typerna är
 V-bottnade och
 bygges i vattenfast
 plywood.

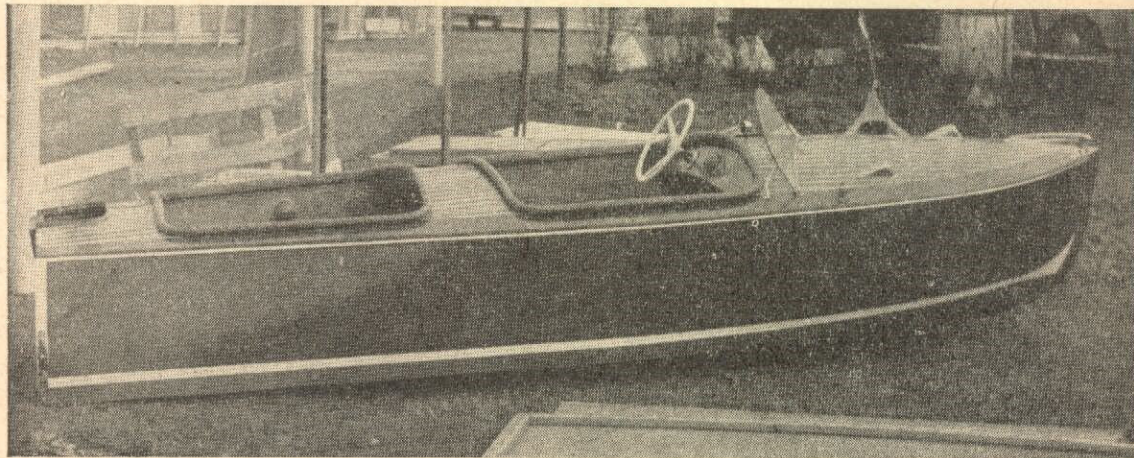


Här har Du ritningar på de båtar Du drömt om!

Bygg din egen passbåt i vår och njut sedan av den kommande sommaren

Till STIG ROGGENTIN, Götgatan 26, II t. h. ö. g. — STOCKHOLM.
 Sänd omgående mot postförskott st. detaljerad ritning med arbets-
 beskrivning till "Sugar" à kr. 20:—/ "Celer" à kr. 35:— (Stryk under det
 som önskas.)

Namn: Adress:



CARL. A. FRANZÉNS TRYCKERI A.-B.
 STOCKHOLM 1950