

# "Svensk. BRANDKÄRSTJNING"

FACKORGAN FÖR SVERIGES BRANDKÄRER.

N:o 7.

GÖTEBORG.  
Joh. Olssons Efttr. Boktr.  
1910.

Juli 1910.

Äges af:  
Svenska  
Brandmanna-Förbundet.  
Utkommer en gång i mån.

REDAKTÖR OCH UTGIFVARE.  
ÖFVERBRANDMÄSTARE.  
ERIK BLOMGREN.  
GÖTEBORG.

Prenumerationspris:  
Kr. 2: 75 för år. Lösn. 25 öre.  
Annonsspriser:  
Å omslaget 50 öre, å blad mell.  
text 80 öre, i texten 1 kr. pr cm.  
och spalt.

## Göteborgs brandchef afgår.

Brandchefen i Göteborg, kaptenen m. m., Elof Tegnér, har ingifvit ansökan om afsked med pension.

Född den 16 Dec. 1851 antogs han till brandchef den 4 Okt. 1890, och var vid sitt inträde i brandmannayrket officer vid Kgl. Göta Artilleriregemente.

Kapten Tegnér är en inom brandväsendet mycket framstående och värderad person, ordförande i Svenska Brandchefsföreningen samt Svenska Brandmanna-Förbundets förste hedersledamot.



Brandchefen Kapten Elof Tegnér.

Som brandchef synnerligen duglig, nitisk och energisk, har han under sin 20-åriga cheftid nedlagt ett stort och framgångsrikt arbete vid Göteborgs brandkår för kårens höjande och till sina underlydandes bästa.

Då han nu drager sig tillbaka, för att njuta hvila och lugn, vilja vi ur fullaste hjärta uttala ett tack för hvad han gjort och samtidigt tillönska honom en lång och fridfull ålderdom!



# Luleå brandkår.

Sveriges nordligaste fasta brandkår är organiserad efter det s. k. »Karlstadssystemet», kombinerad brand- och poliskår och består af: 1 brandchef, 1 brandsergeant, tillika v. brandchef och polisöfverkonstapel, 1 korpral, 1 v. korpral, tillika stallkorpral samt 11 st. brand- och poliskonstaplar.

Löneformånerna äro för närvarande:

för brandchefen: 1,000 kr. pr år, bostad, ved och belysning;

för brandsergeanten: 1,700 kr. pr år jämte två ålderstillägg å 100 kr. efter 3 och 6 år, bostad ved och belysning;

för korpralen och v. korpralen: resp. 840 och 780 kr. med ett ålderstillägg af 60 kr. efter tre års tjänstgöring i graden;

för konstaplarna: de första tre månaderna (profimånader) 30 kr., öfriga nio månader af första året 35 kr., andra året 40 kr., tredje året 50 kr., fjärde året 55 kr. och femte året 60 kr. i månaden.

Korpralerna och konstaplarna erhålla bostad i logement, portion in natura, fri uniform, skodon, fria utskylder samt fri tvätt och strykning å underkläder. Gift manskap, som erhållit tillstånd att bo utom brandstationen, erhålla 120 kr. pr år i hyresbidrag samt kontant portionsersättning.

Brandkårens personal, utom brandchefen, är på stadens bekostnad olycksfallsförsäkrad, sergeanten för 3,000 kr., korpralen för 2,500 kr. och det öfriga manskapet för 2,000 kr. pr man.

Manskapet, utom korpralerna, hafva utan särskild permission, hvar tolfte dygn fritt samt under samma tidsperiod två fridagar om resp. 12 och 8 timmar, hvarjämte kan erhållas intill 4 timmars permission af disponibelt manskap. Dessutom beviljas i allmänhet en sammanhängande ledighet af 8 å 10 dagar pr år utan att afdrag göres på lön eller vikarie behöfver anskaffas.

Korpralerna tjänstgöra som veckohafvande korpral hvarannan vecka och är den korpral, som ej är veckohafvande, sedan han fullgjort sina dagliga tjänsteåligganden, fri.

Sergeantsbefattningen har, sedan före innehafvarens den 3 mars 1909 timade död, varit vakant och uppehålls befattningen från denna tid och fortfarande af korpralen.

Tjänstgöringen är omväxlande brand- och polistjänst enligt upprättad tjänstgöringslista. Polistjänsten uppgår i medeltal till 5 timmar

pr man och dygn, och är denna tjänstgöring hufvudsakligast förlagd till natten.

Brandchefen, kapten C. G. V. Zetterstedt, som varit chef för kåren alltsedan densamma uppsattes år 1898, afgick den 31 januari 1909 på grund af aflyttning från staden och förordnades till brandchef från samma tid gymnastikläraren vid högre allmänna läroverket därstädes, kapten U. Ullman.

Förutom den fasta brandkåren finnes en reservbrandkår på 40 man med en årsallföning af 10 kr. samt 5 kr. för hvarje eldsvåda och 2 kr. för hvarje öfning. Öfningar med reservkåren sker 8 å 10 gånger hvarje år. Maskinisten för ångsprutan har i årslön 150 kr. För eldsvådor och öfningar lika med det öfriga reservmanskapet.

Materialen består, förutom af vattenledningsmateriel, hufvudsakligen af 1 ångspruta, »Ludwigsbergs No 4», 2 st. kombinationssprutor »Wassenii» modell, 1 större handkraftspruta, 1 person- och redskapsvagn samt 1 mekanisk steg »Hellgrens» modell.

Hästarnas antal är 3 och användas hufvudsakligen för brandkårens ändamål.

Brandkåren har under år 1909 allarmerats 21 gånger, däraf 7 gånger för eldsvåda eller tillbud till sådan samt 14 gånger för soteld.

Dessutom har till kåren anmälts 1 eldsvådettillbud, som emellertid redan afvärjts af anmälan.

Af eldsvådorna ha ingen varit af den beskaffenhet att ångsprutan behöft anlitas. Vid en af eldsvådorna har en slangledning från brandpost användts och vid de öfriga endast pyttssprutor.

För eldsvåda utom stadens planlagda område har brandkåren biträdt en gång.

Under 1909 har reservkåren ej behöft allarmeras för eldsvåda.

Brandposternas antal är för närvarande 106.

Ambulansvagnen har under 1909 rekvirerats 118 gånger.



Sprid Svensk Brandkårs-Tidning!





## Det utdöende kombinationssystemet för brand- och poliskåren.

Glädjande nog kan det s. k. »Karlstads-systemet» snart vara att hänföra till ett gäng- get stadium i brandväsendets utveckling här i landet, då den ena staden efter den andra öfvergifver detsamma efter blott några få år. Och därom är endast godt att säga, ty det visar ett framåtskridande i rätt riktning för brandväsendet uti de städer som frångått detta system och uppsatt en ordentlig yrkes- brandkår.

Enligt hvad erfarenheten utvisat, från de städer, där systemet praktiserats, har såväl brandkåren som poliskåren lidit af förhållan- det. Det har ej varit något helt med någon- dera, hvarken med utbildningen eller tjänsten för öfrigt. Och detta torde väl också vara lättförståeligt, när samma person ena stunden af dagen, skulle utföra polistjänst och stå under polisbefäl och den andra stunden utföra brandtjänst och stå under brandbefäl. Dess- utom är det högst få personer som äro in- tresserade och lämpliga för båda tjänsterna, utan en del har tagit anställning på grund af intresse för brandkåren och en del på grund af intresse för polisyrket, hvilket senare varit förhållandet med de flesta bland personalen vid de kombinerade kårerna.

För öfrigt ställas numera så stora för- dringar på såväl polis- som brandkåren, hvar för sig, att däraf borde framgå nödvändighe- ten af att ej längre hålla dessa kårer sam- manblandade.

Den enda fördelen med kombinerings- systemet har varit den, att detsamma ställt sig

billigare för samhället, men den högre kost- naden, som uppstår genom att hålla särskild brand- och särskild poliskår, torde gifvetvis uppvägas genom den effektivare utbildning, som kan erhållas och det större nit och in- tresse för tjänsten som af personalen kan ådagaläggas, om kårerna hållas helt skilda från hvarandra.

Många flera skäl mot kombinerings- syste- mets olämplighet skulle vara att framdraga, om man ginge det något närmare in på lif- vet. Vi inskränka oss dock till det anförda under den förhoppningen att »systemet» inom kort dör ut.



## Diskussionsfrågor

vid sjunde allmänna finska brandkårsmannamötet i Helsingfors den 8—10 juli 1910.

1) Vore det icke snart på tiden, att en allmän brand- och byggnadsstadga för landet finges till stånd? (Ref. O. Ekman, Hfors).

2) Några önskemål rörande den blifvande byggnadsstadgan (Vasa F. B. K., J. W. Lillqvist, Uleåborg).

3) Borde icke tillsynen öfver och fordringarna be- träffande de eldfarliga oljornas uppevarande och hanterande skärpas? (O. Ekman, Hfors).

4) Hvilka säkerhetsföreskrifter i afseende å kine- matografteatrarna kunde uppsättas att gälla för hela landet? (O. Ekman, Hfors).

5) Hvilka erfarenhetsrön har man under de se- naste åren i vårt land gjort beträffande de frivilliga brandkåren? (Besvaras skriftligen af hugade mötes- deltagare).

6) På hvilket sätt skall intresset hos de frivilliga brandkårens medlemmar fäs stegradt? (K. A. Honka, St. Marie).

7) Kan det anses lämpligt och nyttigt, att de frivilliga brandkårmännen jämte sitt egentliga brand- kårsarbete jämväl åtaga sig andra samhälleliga upp- drag, hvilka stå brandkårs- idén nära? (S. A. Wester- lund, Uleåborg).

8) Vore det icke skäl att med det snaraste igång- sätta undervisningskurs för brandkårmännen? (Th. Ant- man, Hfors).

9) Huru skall det frivilliga brandkårsarbetet på landsbygden kunna befräm- jas och brandkårens öko- nomi betryggas? (J. Särki- poto, Riihimäki, J. A. Domin, Volkkaj).

10) Hvem tillkommer skyldigheten att draga för- sord om, att brandkårens redskap blifva försäkrade mot brandskada? (G. F. Astrén, Uleåborg).

11) I hurudant skick be- finna sig för närvarande de allmänna brandkårens i våra

Vid nu pågående industriutställning i Falköping har  
tilldelats oss

■ ■ ■ GULD MEDALJ ■ ■ ■

för PATENT ISOLERINGS CEMENTIN  
och ISOLERINGSARBETEN för ånga,  
■ värme, köld samt luftisolering. ■

SILFVER MEDALJ

för Handkolsyresprutan »KUSTOS».  
■ Mest effektiva Eldsläckningsapparat. ■

SILFVER MEDALJ

för FOTOGENMOTORER. ■

A.-B. ■ ERNST ■ ODENIUS ■ MASKINAFFÄR

■ ■ ■ ■ ■ GÖTEBORG. ■ ■ ■ ■ ■

Rikstelefon 1596 och 6935.

S. T. G. 32044

stöder? (Besvaras skriftligen af hugade mötesdeltagare).

12) Är det skäl att premiера den, som bevisligen till först alarmerar eller åt brandkären lämnar bud om utbruten vådeld? (O. Ekman, Hfors).

13) Bör ett brandkärsmuseum inrättas i vårt land och i så fall hvar? (O. Ekman, Hfors).

14) Kritik af det af brandkårsförbundets centralstyrelse uppgjorda förslaget till brandväsendets ordnande i landets mindre och medelstora städer.

15) D:o af förslaget till vägledning för de till Allmänna Brandkårsförbundet i Finland hörande brandkärernas inspektion och instruering.



## Ny svensk eldsläckningsmateriel.

Henrikssons bensinmotorspruta är en maskinspruta, hvilken lätt kan transporteras af manskap eller hästar, kan ögonblickligen igångsättas af hvem som helst som varit med om

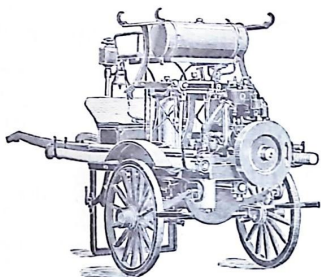


Fig. 1.

saken en gång, behöfver ej uppeldas, uppvärmas eller dylikt, är fullkomligt driftsäker, äfven i regn, bläst och kyla samt kan äfven

pumpas af manskap om det af någon anledning skulle påfordras.

Henrikssons motorsprutor ställa sig i förhållande till sin effektivitet betydligt billigare i inköp än andra maskinsprutor, hvarjämte vikten är cirka 30 proc. mindre. De behöfva ej förvaras i uppvärmda spruthus, emedan fullständiga aftappningsanordningar finnas å sprutverk och motor. Sprutverken äro försedda med returventiler.

Motorsprutorna tillverkas i 4 olika storlekar och i tvenne typer A och B.

Typ A (Fig. 1) har maskineriet monteradt på en lätt, men stark tvåhjulig fjäderkärra af järn med hjul af ask. Kärran är försedd med broms, löstagbara skalmar för häst, kuskbock och läs-



Fig. 3.

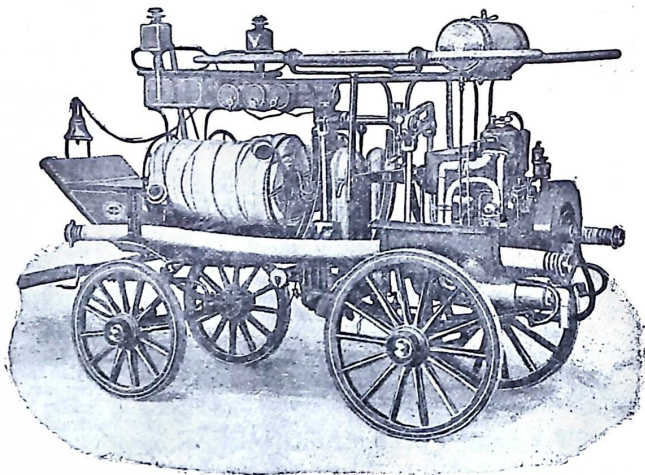


Fig. 2.



anordning för fjädrarna då sprutan skall arbeta samt verktygslåda, innehållande alla nödiga verktyg och nycklar etc.

Tillbehör som medfölja och ingå i priset: 5 meter sugslang i två längder med kopplingar och sugsil, 30 meter tryckslang med kopplingar, 2 strålrör och 3 munstycken, vagnslyktor, signalklocka samt en bensinbehållare för 12 timmars oafbruten gång.

Typ B. (Fig. 2) har maskineriet monteradt på en lätt men stark fyrhjulig fjädervagn med hjul af ask och anspänn för en eller två hästar. Vagnen har broms samt anordning för fjädrarnas låsning då sprutan skall arbeta. Å vagnen äro anbrakta 2 aflyttbara slangrullar, rymmande tillsammans 200 meter tryckslang samt klykor för sugslangarne, hvilka hafva sina platser utmed vagnens sidor. Öfverst å sprutan, mellan kuskbocken och bensinbehållaren finns plats för en väfcistern m. m. Lådor för verktyg och förnödenheter finnas i kuskbock och fotstöd. Slangar och tillbehör lika med motsvarande A-typer.

Eldsläckningsapparaten »Rapid» (Fig. 3) är en patenterad svensk uppfinning och svenskt arbete. »Rapid med pump» är både kolsyre spruta och assuransspruta. Vid eldfara aflossas först kolsyreapparaten mot elden och då vatten hunnit anskaffas i något kärl nedsättes apparaten däri och sprutningen fortsättes med pumpen.

Stockholms brandkår är försedd med några stycken af dessa apparater och vid ett eldsvådetillbud inom Iduns tryckeri släcktes elden med endast en »Rapid».

Dessa apparater såväl som de förutnämnda motorsprutorna tillverkas vid A.-B. S. Henrikssons sprutfabrik och mek. verkstad, Ligna, Stockholm, och äro konstruerade af fabrikör Henriksson därstädes.



## Ledig plats.

En nykter, duglig och pålitlig brandman erhåller plats den 1 Oktober 1910 vid Södertelje stads brandkår. Löneförmånerna utgöras af 1,000 kr. årlig lön, 100 kr. i beklädnadsersättning och fri familjebostad, bestående af ett rum och kök jämte lyse och vedbrand.

Ansökningar med bifogade tjänstemeriter torde insändas före den 1 Augusti under adress: Brandmästare Aug. Wiberg, Södertelje.

## Brandposter å husgårdarne.

Af Öfverbrandmästare Claes L. Carlsson.

Vid Svenska Brandmanna-Förbundets årsmöte i Norrköping förekom på föredragningslistan bl. a. en punkt om »fördelen af vanliga brandposters inläggande å husgårdarne» och hade följande lydelse:

»Utvecklingen inom snart sagt alla verksamhetsområden i vårt land har på det senaste decenniet varit afsevärd och äfven inom brandväsendet har framsteg gjorts till fromma för detsamma.

Det förefaller dock vid närmare studie af denna verksamhet, så viktig för kommun och land, som icke nog uppmärksamhet ägnats däråt. Anledningarne härtill kunna ju vara mångfaldiga, men hör icke till detta ämne, utan vill jag endast söka påvisa en del fördelar som för eldsläckningens bedrivande skulle kunna ernås, om brandposterna placerades på det af mig angifna sättet, nämligen i husens gårdar.

Fördelen med en sådan åtgärd vore först och främst den, att brandposten blefve lättare att finna. Lättare att klargöra och alltid nära brandplatsen. Befälet har lättare att dirigera arbetet och hvarje man har lättare att utföra sin funktion, beroende därpå, att han mindre stördes i sitt arbete af påträngande folkmassor än hvad fallet är om arbetet skall utföras med utgångspunkt från gatan.

Såsom brandpostöppningarna nu äro placerade i gatans — event. trottoirens plan — äro de under snövintrar oftast betäckta med ett djupt lager af snö och is, som fordrar ett mycket tidsödande arbete att bortskaffa innan brandpostlocket bliifver synligt.

Denna olägenhet bortfölle genom den föreslagna åtgärden, ty dels hållas gårdarne bättre fria från sammanpackad snö och dels kunna brandposttrummmorna utan någon olägenhet placeras några dm. öfver gårdens plan.

En annan sak, som äfven bör beaktas, är, att från gården, event. porten, leda trappor till kallare, bostadslägenheter och vindar, eller med andra ord till hvarje del af byggnaden i fråga.

Genom att alltid kunna taga gården till operationsbas är det hela för ledningen mera överskådligt och befälets arbete bör därigenom bliifva lättare och på samma gång mera effektivt.

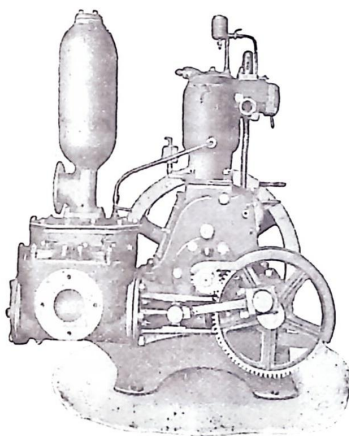
Manskapet i sin helhet kan arbeta lugnare och följaktligen åstadkomma ett bättre

resultat, då de äro mindre besvärade af från gatan påträngande skådelystna.

Som tiden vid mötet för mig icke medgaf att närmare precisera mina synpunkter, vill jag nu närmare beröra frågan.

Min mening var icke, att de nuvarande på vanligt sätt placerade brandposterna skulle slopas, utan att vid nybyggnader, event. större reparationer af hufvudledningen till ett hus, ett tillräckligt groft rör skulle indragas till gården och på detta, före vattenmätaren, om sådan förefinnes, placera en vanlig brandpost på förut antydt sätt och å plats som vore lämplig. En sådan plats vore nog i de flesta fall att söka omedelbart intill vattenposten, den s. k. »källan», å gårdsplanen.

Genom denna anordning vunnas äfven den fördelen, att vid spolning af gårds- och gatubrunnar inom fastigheten en relativt kort slangledning behöfde användas, hvarigenom materiel och arbete blifve billigare.



## Motorsprutan "MERIT"

— 5 hkr. —

Lättskött och absolut tillförlitlig.  
Driftkostnad: ca 25 öre pr timma.

Uppfordrar 600 lit. vatten pr minut med en  
25 met. vågrät, 20 met. lodrät stråle.

Ca 4 minuter för igångsättning.

**A.-B. Fredr. Wagner.**

Motorafdelningen.

Göteborg. Stockholm. Malmö.

Angående merkostnaden för en sådan anordning blifve den obetydlig, för att inte säga omärkelig, desto mer om ett sådant tillägg kunde göras till resp. städers byggnadsstadga, att, i sammanband med vattenledningens införande till fastigheten, brandpost skulle anordnas i enlighet med därom gifna föreskrifter.

I sammanhang härmed, torde det vara lämpligt omnämna en iakttagelse, som jag gjort på en del platser, nämligen, att det fins en hel del vattenposter anordnade för spolning af gator och parker, och att dessa vattenposter äro alldeles lika de för eldsläckning afsedda — men de äro litet mindre än dessa och kunna därför inte användas för eldsläckning med brandkärens materiel.

Här omnämnda förhållande påträffas äfven i nya samhällen, hvilket bevisar mitt påstående, att icke nog uppmärksamhet ägnats åt detta område.

Det torde kanske mot detta invändas, att det i vanliga fall är alldeles nog med brandposterna, som de nu äro anordnade. Jag instämmer villigt i detta antagande, men vidhåller inte dessmindre de påståenden, som äro gjorda angående de omnämnda fördelarne af brandposters placering på gårdarne. Man bör väl alltid söka utnyttja de möjligheter som förefinns, desstomer som dessa ligga så nära till hands, ty det kan hända att ett tillfälle kunde komma, då ett sådant förutseende skulle ha räddat för millioner kronors värde.

Det resoneras ofta som så, att det ingenting gör om en egendom brinner upp, då den är försäkrad, och det anses understundom som en god affär om så sker. Det kan ju vara vinst för den enskilde, men hvarje värde, litet eller stort, som brinner upp, är och förblir borta och är under alla förhållanden en förlust.

Hur man än resonerar måste dock försäkringarne godtgöras af de försäkrades premier (besparingar) och ju lägre denna dividend kan hållas, ju större vinst för den enskilde, för det allmänna och för landet.

Det äro dessa synpunkter, som dikterat mitt ansprökslösa inlägg i dessa frågor och låter jag dem nu gå vidare ut till en välvillig kritik.



Gynna denna tidnings annonsörer!





## Sättet för slangars profning, skötsel och reparerande.

Föredrag af Öfverbrandmästaren Klaes L. Carlsson.

(Fortsättning från nr 5).

Som jag förut nämnt, kan icke med den teori, som är fastställd för åstadkommande af *varaktig tätning*, de här omnämnda metoderna ställas högt, ty på grund af att i förra fallet endast kan räknas med friktion emellan nitens underlag och slangen, och i det senare fallet lapparne och slangen äro af högst olika utvidgningsförhållande, kan icke tätningen blifva varaktig.

Vill man bortse från fullständig och på samma gång varaktig tätning, kvarstår dock två väsentliga olägenheter af förutnämnda lagningsmetoder.

Om vi se på en rätt mycket använd slang på en c:a 30 meter är det inte ovanligt att det finns 50 à 100 reparerade ställen.

Skulle då en sådan slang repareras med ömvis nitar och plattladerlappar till detta antal skulle det på ett betänkligt sätt hindra vattnets fria genomgång.

Bortse vi äfven från detta, kvarstår dock en annan väsentlig olägenhet, för att använda ett mildt uttryck, och det är att en slang, behandlad på förutnämnda sätt, och placerad på en slangrulle, icke allenast skafver sönder sig själf, utan äfven de intill och omkring liggande slangarne, på grund af den skakning som uppstår, då våra fordon framföres i för dem brukligt takt.

Samtidigt bör nämnas, att om slangen varit använd och blifvit våt, krymper vid torkningen dessa lädertätningar samman, och vid nästa användning är tätteten mer eller mindre illusorisk.

Det finnes ett sätt för slangars reparation, som bör praktiseras, och det är, att *med lika material som slangens, och med bibehållande af praktiskt sedt samma tjocklek* på det reparerade stället *»stoppa»* densamma, ungefär på samma sätt som man lagar en strumpa.

Denna lagningsmetod fordrar en viss färdighet och tager lång tid att fullständigt inlära, men omsorgsfullt utförd, blifver tätningen fullständig och har samma varaktighet som slangen ifråga för öfrigt.

Jag skall be att efter föredraget få demonstrera en slang, försedd med öfver 100 stoppar af dessa som nämnts, samt visa att samtliga äro fullkomligt täta.

Af dessa stoppar äro många ett eller flera år gamla, då andra däremot äro fullkomligt nya.

Jag vill äfven visa en reparationsmetod för gummerade slangar, äfven grundad på förutnämnda

teori, och hvilken äfven visat sig fullt fylla berättigade anspråk.

## Slangars tillfälliga reparation.

Som förut är nämnt, uppstå skador å våra eldsläcknings slangar vid hvarje större eldsvåda, och kunna dessa skador uppdelas i tre olika klasser. Dessa äro: sådana, där det blifvit en bestämd, mindre stråle därigenom att en eller flera trådar af slangens väfnad brutit då slangen genom nötning eller på annat sätt fått ett lokalt, mindre läckande parti, och slutligen sådana, där genom någon åverkan ett *större* hål uppkommit, hvartill äfven kan räknas sprängning af en slang.

Af dessa nämnda felaktigheter äro de förstnämnda af mindre betydelse för släckningens utförande, men äro icke dess mindre till förgärlse och obehag, och kunna lätt om de icke i tid beaktas blifva större och större samt till slut blifva af den storlek att de måste hänföras till tredje gruppen.

Hvarje brandman vet hur tidsödande det är, isynnerhet om det är långt afstånd till serveringspunkten, att utbyta en skadad slang, och ofta kan en släcknings goda resultat vara beroende af, att en viss ledning under ett kritiskt moment hålles i gång.

Häraf framgår, att det är af synnerligen stor vikt, att en besvärande läcka kan tillfälligt tätas, utan att ledningen behöfver afstängas eller utbytas.

För detta ändamål begagnas olika metoder, men jag vill i hufvudsak endast omnämna de af oss använda. Såsom jag förut har uppdelat de vid brandplatsen uppkommande skadorna i 3 klasser, ha vi äfven för dessas tillfälliga reparation 3 olika typer af s. k. slangbindlar.

Vi hafva alltså, för att täta mindre spruthål, läckor, slangbindel N:o 1, hvilken består af en med läder öfverklädd »knapp» och försedd med ett vidfäst starkt snöre. Vid användning anbringas denna med sin kupiga del mot hålet, som skall tättas, hvarefter snöret lägges ett par hvar omkring slangen och åtdrages så kraftigt som möjligt.

Till hvarje mans utrustning höra 2 st. sådana slangbindlar, förvarade i larmrockens fickor.

Det har visat sig, att dessa bindlar rätt anbringade, åstadkomma god tätning af ganska stora hål, och vid vanligt vattenledningstryck (4 à 5 kg.) kan man beteckna denna tätning som fullt tillfredsställande.

Slangbindeln N:o 2 består af en lädergördel, som medelst en läderrem, lindad ett par hvar omkring slangen fastspännes vid densamma.

Denna slangbindel åstadkommer icke någon tillfredsställande tätning, men hindrar dock det utsprutande vattnet att besvära i närheten varande personer och hindrar nog äfven i någon mån läckans förstoring.

Denna bindel är som mycket annat en kvarleva från gångna tider, och kan med fördel utbytas mot slangbindel N:o 3.

Denna slangbindel är fullkomligt effektiv och kan täta refor i slangen på flera cms storlek. Den är lätt att anbringa, fullkomligt tillförlitlig och tätningen blir praktiskt sett fullständig.

Det finnes en tättningsanordning, som förts i marknaden under namn af »Bums», och är en efterapning af förutnämnda. Denna »Bums» har obehaglig stridigen sina förtjåster, och den största består däri, att den kan anbringas på slangar med olika dimensioner med en ganska stor variant.

Detta företräde minskas dock, som jag vill åskådliggöra genom sin mindre tillförlitliga tättningsförmåga.

Om vi jämföra »Bums» med vår bindel, skola vi finna, att dess anläggningssyfte eller tätande beröring blir för alla slangdimensioner, för hvilka den kan användas, relativt liten. Detta är en olägenhet, ty om trycket är högt och det, som händelsen är vid hvarje större eldsvåda en längre tid får verka, åstadkommer det en förskjutning af brottställets fria kanter, hvilket kan åstadkomma att bristningen förstöras, så att den går utom klammernas gränser.

Denna eventualitet är förekommen på vår bindel N:o 3, därigenom att den omsluter hela slangen och icke medgifver någon utprässning af densamma på det skadade stället.

Den här omnämnda bindeln består af en efter sin axel med en plan skuren cylinder af järnplåt, cirka 12 à 20 cm. lång och invändigt beklädd med läder. Dessa cylinderhalvor med samma diameter men med något mindre periferi än slangen

prässas om densamma med en å bindeln fastsatt och med vingmutter försedd skruflamman.

Dessa tättningsanordningar, så anspråkslösa de än af en utomstående kunna förefalla, äro dock för oss brandmän af mycket stor betydelse. Det kan hända, att genom en hastig placering af vår bindel N:o 3, en »Bums» eller en annan lämplig tättningsanordning att en eldsvåda kan begränsas till ett minimum, då den däremot om en ledning skulle ha stoppats och en slang utbyts skulle ha fått oerhörda dimensioner.

Jag har genom detta, i många afseenden bristfälliga föredrag, endast hållit mig till väfslingar, såsom de i vårt land mest brukliga, och påvisat en del förhållanden, stödda på teori och erfarenhet, som kan ha värde och mera allmänt intresse för oss brandmän.

Tiden medgifver icke, att jag i detta sammanhang ingår på ämnet gummerad slang, dess tillverkning och behandling, men lofvar, att om herrarne anse det önskvärdt återkomma till ämnet vid ett annat tillfälle.



## Förbundsangelägenheter.

I öfverensstämmelse med Svenska Brandmannaförbundets å sitt årsmöte fattade beslut, meddelas härmed namnen å nedanstående Brandkårsföreningars sekreterare.

Alingsås	...	Herr Arv. Svensson.
Göteborg	...	» L. Pärsson.
Gefle	...	» Gust. Ericsson.
Halmstad	...	» Axel Holmström.
Helsingborg	...	» A. Stenström.
Hernösand	...	» L. O. Gradin.
Jönköping	...	» E. Brandt.
Karlstad	...	» S. M. Gustafsson.
Malmö	...	» N. Jansson.
Norrköping	...	» Gust. Andersson.
Stockholm	...	» N. Thomée.
Sundsvall	...	» Carl Lagerström.
Söderhamn	...	» Oskar Tennborg.
Södertelje	...	» J. E. Hörnlund.
Uppsala	...	» M. Ahlsén.
Vesterås	...	» C. W. Öhrn.
Örebro	...	» Georg Borg.
Östersund	...	» E. E. Rundberg.

Ordföranden.



Ingen obemärkt

**Eldsvåda.**

**Kolos- och Gasförgiftningar**

omöjliggöras genom alarmapparaten

»Skyddsängeln».

Pris endast 10 kronor per styck.

Finnes hos hvarje installatör för gas- och ringledning samt i parti hos

**ANDERSSON & LINDBERG, Aktiebolag**

☐ GÖTEBORG ☐

Rikstel. 2284, 3334.

Återförsäljare antagas.



## Häst eller automobil för brandkåren.

Trots den jämförelsevis ännu så korta tid som automobilen existerat och utvecklats, har den dock hunnit blifva en faktor i det moderna kommunikationsväsendet af allra största betydelse. Blott sedan något mera än ett årtionde känna vi till den moderna automobilen och det oakadt har denne inlett en omgestaltning i samfärdseln, hvars följder ännu äro alldeles oöferskådliga, men som låter förutse en nästan revolutionär omhållning i sättet att komma fram.

Århundradenas och årtusendenas gamla princip, att medelst förspända djurkrafter föra fram fordon, har speciellt i storstaden i ett stort och sig oupphörligt förstörande antal fall ersatts genom mekaniskt verkande naturkrafter i form af en inne i fordonet arbetande motor.

Som lyx-, sport- och resevagnar, men också som affärs- och lastfordon, har automobilen mångfaldigt trätt i hästfordonens ställe; liksom de tidigare hästspårvagnarne i många storstäder redan sedan åratals ersatts af de elektriska spårvagnarne, äfven omnibussen, ja, själfva den gammalvördiga droskan, hästfordonens typiska representant, begynna förvandla sig till automobiler, själfgående fordon, hos hvilka blott »hästkraft» spelar rollen af ett visst antal kraftmått. Den utbredda användning, som automobilen på så kort tid har funnit för de mest olika funktioner inom samfärdseln, har naturenligen äfven den tanken legat nära, att äfven kunna använda kraftfordon för brandkårens ändamål, denna, för det allmänna väl så oförlikneligt viktiga funktion inom samfärdselns område.

Automobilen som eldsläckningsfordon är för närvarande ett aktuellt thema, som i fackkretsar lifligt behandlas och just för frågans viktighets skull, äfven på det lifligaste intresserar den allmänna offentligheten.

Som bekant har tanken att använda automobil som brandkårsvagn redan i många fall omsatts i verkligheten.

I Tyskland, i de större städerna, framför allt Hannover, hafva redan sedan flera år tillbaka funnits automobil-brandvagnar och har i allmänhet därmed gjorts tillfredsställande erfarenheter. I ett flertal städer befinna sig dock projektet ännu på försöksstadiet.

Inom automobilindustrin är man på det ifrigaste bemödad, att vinna brandkåren för

sina alster, i det att det oupphörligt framkommer nya och alltid förbättrade konstruktioner å automobilbrandvagnar. Detta borde väl åkädliggöra automobilens företräden framför hästfordon för eldsläckningsväsendets ändamål. På alla automobilutställningar åstadkommer brandautomobilen det största intresse, ja offentlighetens lifliga beundran, likaså äfven fackmannens, som dock är van, att kritiskt och skeptiskt öfverväga och inte så lätt låter blända sig af yttre sken, tvingas åtminstone till erkännande.

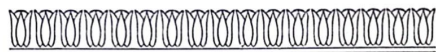
Men å andra sidan felas det heller inte röster som inte vilja veta af automobilens användande som brandkårsvagn och därför obetingadt giiva hästarne företräde som förut.

Så var, för att blott anföra ett exempel, den för några år sedan aflidne Brandchefen i Berlin, Branddirektör Giersberg — en man, som förvärfvat sig framstående förtjänster i fråga om eldsläckningsväsendets utveckling och hvars namn får göra anspråk på kompetens — en bestämd motståndare till automobilbrandvagnar.

Hans nuvarande efterföljare intager visserligen i denna fråga en mycket afvikande, ja så godt som en alldeles motsatt ståndpunkt och har just genomfört, att äfven i Berlin, projektet beträffande automobilvagnar kommit ur öfvervägandets stadium och inträdt ett godt stycke in i försöksstadiet, hvars utfall för brandväsendets utveckling torde blifva ganska betydelsefullt.

Det förstås af sig själf, att motståndarne till automobil-brandvagnarne veta att likaså sakligt och skickligt framhålla, som anhängare veta att försvara sin uppfattning.

Så är frågan: »Hästar eller automobiler för brandkåren» ett thema, hvilket för närvarande som ingenting annat sysselsätter fackvärlden.



## Jonsareds Fabrikers Äktiebolag GÖTEBORG

rekommenderar sina tillverkningar af sprutslangar af prima kvalitet.



Under dessa omständigheter torde det ej vara ur vägen att taga i betraktande frågan, huru långt, i hvilken omfattning och uti hvilka fall automobilerna är ägnade, att med godt resultat undantränga hästfordonen vid brandkärerna.

Och nog är det för ändamålets sakliga lösning nödvändigt att undersöka frågan angående automobilens fördelar och nackdelar som fordon i allmänhet, gent emot fordon dragna af hästar, och sedan på grund däraf öfverväga, om, och i hvilken utsträckning automobilerna visar sig öfverlägsna hästfordon i den speciella funktionen af brandkärsvagn; om den är kallad att fullständigt undantränga hästen, eller om hästen ännu äfven efter automobilens införande som brandredskapsvagn kan försvara sin plats vid eldsläckningsväsendet och på hvad sätt de därefter böda, automobilerna och hästen, skola dela funktionerna vid brandkärerna.

Egenskaperna, på hvilka automobilens stora samfärdestekniska betydelse hvilar, bestå väsentligen uti hans stora hastighet, hans förhållandesvis ringa utrymmesanspråk (till följe af att inga hästar behöfva medräknas) och i synnerhet hans höga kraftutveckling, som mångdubbelt öfverträffar hästarnes.

Det gifves således tvifvelsutan egenskaper hos automobilerna, som i många afseenden visar en bestämd öfverlägsenhet öfver hästfordonet och som äfven för brandkärrens ändamål äro af stort praktiskt värde och därmed i hög grad gifver automobilerna företräde som brandkärsvagn.

Handlade det nu blott om, att förelikna hästfordonet och automobilerna med hvarandra, för att jämföra de omnämnda egenskaperna, så utföllt utan vidare och fullständigt jämförelsen till automobil-brandkärsvagnens favör, så att användandet af hästfordon i brandväsendets tjänst skulle tvifvelsutan inom kort vara ändad.

Men det är dock inte så, ty äfven hästfordonet uppvisar vissa egenskaper, som saknas hos automobilerna, rivalerna, och som i många fall förlänar det en omotsäglig öfverlägsenhet öfver automobilerna, och som i allt större omfång upprätthåller dess tekniska betydelse för brandkärerna. Dessa egenskaper bestå i hästfordonets större oberoende af yttre betingelser, liksom dess allmänlighet som fordon, gent emot automobilens knapphet och ensidighet.

Låt oss klargöra detta genom praktiska exempel.

Alla tekniska, d. v. s. vid användande af mekaniskt verkande naturkrafter i stället för af

djurkrafter beroende fordon, äro i sin funktion städe beroende af vissa yttre villkor, det må vara tekniska anordningar eller anläggningar eller bestämda vägar eller till och med klimatiska förhållanden. Allra tydligast träder detta, de tekniska fordonens beroende, till synes vid järnvägen, där fordonet alltid är bundet vid järnskenorna, ett villkor, som göra så väl järnvägsvagnar som elektriska spårvagnar med all sin framstående betydelse, dock, till synnerligen ensidiga fordon, som blott kunna förminka de alltid fria hästfordonens betydelse för samfärdseln, men aldrig kunna göra dem helt outhärliga. Annat förhåller det sig med automobilerna, hvilken inte är bunden af skenorna, och liksom hästfordonet räknas till de »fria fordonens» klass samt visat sig ägnad att blifva en stark konkurrent till hästfordonet.

Det oaktadt förfogar inte automobilerna öfver hästfordonets vidtgående oinskränkt och allmänlighet; behöfver den också inte skenorna, så fordrar den dock obetingadt gynnsammare väg- och terrängförhållanden, förnämligast en fast, torr och proportionsvis jämn mark, villkor, som hästfordonet visserligen heller inte är fullständigt, men dock i mycket högre grad än automobilerna, oberoende af.

På leriga, sandiga, helt och hållet uppblossade, öfversvämmade eller i öfrigt ogynnsamma vägar, som likväl äfven försvåra hästfordonens framkomst, men dock icke alldeles omöjliggör detta, är automobilerna i en ojämförligt högre grad hindrade, nekar till och med att göra tjänst och blir många gånger stående hjälplös. Likaså vanmäktigt är den på igensnödade vägar, då den, som hvarje storstadsbo af erfarenhet vet, under snörika vintrar, liksom äfven de elektriska spårvagnarne, tvingas att stå stilla. De anförda svårigheterna kommer automobilerna, äfven vid en mycket högre grad af teknisk fullkomlighet, alltid blott mycket ofullständigt att kunna bekämpa, ett faktum, som betingas af dess inre princip att röra sig, och däraf kommer, att automobilerna alltid blott inom området för gynnsamma väg- och markförhållanden kan med varaktigt praktiskt resultat användas som fordon.

Däremot visar hästfordonet ett vidtgående oberoende af yttre förhållanden och betingelser och arbetar sig igenom, äfven på ogynnsamma vägar, om ofta blott med svårighet, fram till målet, då motorn för längesedan skulle ha gifvit upp.

Skulle vägarne slutligen genom några synnerligen försvärande omständigheter be-



finna sig i ett sådant skick, att det befintliga anspännet ej förmår draga fram fordonet, så finns det äfven här ännu en möjlighet till hjälp, nämligen att spänna för ytterligare ett eller ett par djur, så att vagnen sedan med förenade krafter kan dragas genom den allra värsta smörja. Men motorvagnen är under alla omständigheter bunden vid sitt oförändrbara antal hästkrafter och det är för honom omöjligt att i nödfall hastigt kunna öka på dessa. Ut i denna oinskränkthet och obundenhet, med ett ord, i denna allmänlighet visar sig hästfordonets särskilda öfverlägsenhet öfver automobilen, som i talrika fall, såväl ur allmänna samfärdsväsendets som ur brandkärsteknisk synpunkt obetingat upprätthåller sin betydelse.

Hästfordonets öfverlägsenhet tillkännagifves vidare uti sin så att säga större hårdhet och motståndsförmåga mot yttre ogynnsamma inverknings gent emot automobilens. Automobilens komplicerade mekanism är ett ömtåligt ting, som utsätter automobilen som sport- eller lyxvagn för många flera störningar och afbrott i farten än hästfordonen och tarlvar långt flera och dyrbarare reparationer än dessa, ehuru dessa lyx och sportautomobiler äro i stånd att undvika alla väsentliga tekniska svårigheter mot brandautomobilen. Äfven detta är en omständighet af tungt vägande teknisk betydelse för såväl det allmänna samfärdsväsendet som för brandkåren, och för denna sistnämnda så mycket mera, som på brandfordonet ställes helt andra anspråk och utsättes för andra strapatser än sport- och lyxvagnar.

Så hafva vi nu tagit i betraktande såväl hästfordonets som automobilens fördelar och nackdelar och kunna därför öfvergå till, att på grund här af söka uppmäta, huru långt automobilen visar sig vuxen den speciella funktion af brandkårsvagn, hur långt och uti hvilka fall detta liksom förut, kan kvarstå som brandkårsfordon.

Det är ju klart, att automobilen i storstaden i allmänhet finner den gynnsammaste marken för sin framkomlighet. Ty denna erbjuder honom med de jämna, väl stensatta eller asfaltbelagda gatorna de förhållandevis bästa villkoren, som låter fullständigt göra automobilens stora fördelar gällande, men däremot låter svagheter träda i bakgrunden. Här, hvarest automobilen som sport, lyx-, affärs- och lastfordon på ett glänsande sätt bestått provet och i mångfaldiga afseenden visat sig öfverlägsen hästfordonet, skall den tvifvelsutan äfven i funktionen som brandkårsvagn finna ett fruktbart fält för sin verksamhet.

Uti hastigheten, den utmärkta styrbarheten, den höga kraftutvecklingen och automobilens hastiga beredskap, finner storstadens brandkår egenskaper, som äro hästfordonet betydligt öfverlägsna, egenskaper, som man inte kan eller får låta undgå sig, som betyda en betydande fullkomning af storstadens eldsläckningsväsendes teknik, och som göra det till en vissast, att automobilen inom kort rycker upp till ett allmänt förhärskande fordon vid brandkåren i storstäderna.

Ja, till förhärskande, men likväl icke till allenahärskande. Ty fullständigt skall nog inte automobilen, inte ens i storstaden kunna undantränga hästspännet inom eldsläckningsväsendets område.

Och säkert skall också efter fulländadt införande af automobiler som brandvagnar, hästfordonet förblifva ett oundgängligt fordon för brandkåren som reserv-vagn, hvilken städse inträder i sin funktion, när det för automobil-brandvagnen genom några omständigheter lägges hinder i vägen att komma fram.

Så exempelvis vid öfversvämningar eller efter skyfall, genom hvilka vägarne blifvit oframkomliga för automobilen, men som för hästfordonet lämnar vägen fri. Och just för sådana fall måste brandkåran halva fordon till sitt förfogande, hvilka kunna komma fram på vägar, som fullständigt stå under vatten.

Likaså visar sig, äfven i storstaden, hästfordonet öfverlägset motorvagnen under starka snöfall, då för den senare inträder en sådan förminskning uti framkomsthastigheten, att den mycket senare än hästfordonet skulle komma fram till brandstället och tvifvelsutan ofta skulle komma för sent.

Där, hvarest förekommer offentliga väg- eller dylika byggnadsarbeten, som äro förbundna med upplag af grus och skräp af alla handa slag och göra vägarne tidvis svårtrafikabla och beröfva dem sin vanliga jämnhet, måste brandvagnar med hästanspanning äfven i en kommande tid finnas i beredskap. Talrika andra omständigheter, naturföreteelser eller oförutsedda händelser kunna i hvarje fall försätta vägarne uti ett svårtrafikabelt tillstånd och slutligen uppvisa äfven själfva staden, med de förhållandevis bästa betingelserna i fråga om vägarne, ännu å enstaka områden mindre goda eller kanske helt och hållet ovärdade vägar, som i allmänhet gifver hästfordons begagnande företräde framför automobilen.

Således förblifver äfven efter automobilens införande vid storstadens brandkår en viktig funktion som reservfordon förbehållet åt hästfordonet, hvars påräknande i talrika fall kommer att erfordras.

Denna praxis skall föra därhän att hvarje brandstation utom sina automobilfordon äfven kommer att hålla en uttryckning med fordon för hästar i ständig beredskap för de anförda fallen, då vägarne tidtals äro svårframkomliga för automobilerna.

Det skall också visa sig praktiskt, ändamålsenligt och nödvändigt, att automobilvagnarna ständigt följäs af vagnar med anspända hästar, som hafva att bispringa, om en af de förutfarande automobilvagnarne skulle lida en oförutsedd skada å sin mekanism, som vållar afbrott i framfarten, hvilket ständigt, äfven vid gynnsamma vägförhållanden måste tagas i betraktande, beroende på automobilernas ömtåliga och komplicerade maskineri. För enskilda brandstationer slutligen, torde äfven i storstaden hädanefter som förut uteslutande eller öfvervägande utrustning med hästanspann, vara på sin plats.

Skall så bilen i storstaden utveckla sig till det förnämsta fordonet, äfven inom eldsläckningsväsendet, så ställer sig saken i medelstora och mindre orter i ett helt annat läge. Ty i städer af detta slag, bruka samfärdsvägarne att vara betydligt mindre fullkomliga och jämna än i storstäderna, som för vägbyggnad hafva rika medel till sitt förfogande. Den tämligen konstlösa stensättningen, som för det mesta brukar förekomma i de medelstora och ännu mera i de mindre städerna, är ju också för bilen en mycket mindre gynnsam mark än storstadens bättre stenläggning. Här träder därför automobilens svagheter, hans beroende af vägförhållandena och hans ömtålighet, till synes i mycket högre mått än i storstaden, en omständighet, som här äfven nedsätter hans användbarhet för brandkårens ändamål i helt betydlig grad, och gifver företräde åt brandvagnar förspända med hästar.

Den första och viktigaste fordran som måste ställas på ett brandkårsfordon, är det sammans ovillkorliga tillförlitlighet, hvaremot automobilens stora hastighet träder tillbaka. Ty afståndet från brandstationen till brandstället är i allmänhet förhållandevis ringa, så att skillnaden i tid som uppstår emellan det fordonet framkommer och till dess hästfordonet kan vara framme är af ringare betydelse, än hvad ett plötsligt fel å brandvagnens mekanism kan vara, då ju lätt en katastrof skulle kunna inträffa.

På storstadens fullkomliga och präktiga gator kan ju automobil-brandvagnen erbjuda den minsta nödvändiga garantien af tillförlitlighet, isynnerhet om hästanspannet står i reserv för förekommande fall. Ut i de medel-

stora och mindre städerna däremot, vore till följe af där rådande sämre vägförhållanden faran för uppståendet af felaktigheter å automobilerna så allmän och därtill utsattandet för möjligheterna att förolyckas af sådan omfattning, att hans praktiska värde för eldsläckningsväsendets ändamål sjunker ned i en ojämförligt lägre grad än i storstaden.

Härtill kommer såväl för brandkårens ändamål liksom i allmänhet hästfordonets oberoende och obundenhet och den ur dessa båda resulterande tillförlitligheten till sin värdefullaste och praktiska betydelse, som seggar öfver automobilens i öfrigt tekniska fullkomlighet och här väl för alltid gör hästfordonet till det förhärskande fordonet vid brandkåren, under det att bilen just omvänt måste nöja sig med en biröl, hvars art och omfattning är beroende af hvarje stads vägförhållande och egenart.

På landet slutligen, torde automobil-brandvagnar vara så godt som alldeles omöjliga. Här, hvarest kör- och vägbetingelserna äro ännu många gånger primitivare och väl också alltid skola förblifva så, hvarest hvarje fordon måste kunna bana sig väg öfver stock och sten, där en knaltig stensättning räknas som en lyx och för resten knappt är att påträffa, här kommer som förut och väl för alltid hästfordonet att blifva det enda och öfver hufvud det enda möjliga slag af eldsläckningsvagn.

Så se vi problemet: »häst eller automobil för brandkåren», löst på ett sätt, som hvarken för den ena eller andra parten gifver utslutande företräde, utan framhåller bådas förtjänster för eldsläckningsväsendets ändamål.

Hvarken skall hästfordonet komma att blifva det enda fordonet vid brandkåren, eller skall bilen komma att fullständigt undantränga hästspannet. Båda, hästen och bilen, skola efter bådadernas fördelar och nackdelar komma att dela körfunktionen vid brandkåren, med afseende å brandkårsdistriktets förhandenvarande vägförhållanden och egenart. Visserligen kommer i storstaden brandkårens fordon att utveckla sig till, att bilen blir det allmänt förhärskande, utan att likväl fullständigt kunna undantränga hästspannet ur området för eldsläckningsväsendet, ty där inträder hästfordonet så mycket mer i den viktiga funktionen af reservvagn; i medelstora och små städer ställer det sig omvänt, där får hästfordonet behålla sin plats som första släckningsfordon och bilen blott en biröl som specialvagn, hvars art och omfattning själfbestämmes genom hvarje stads förhållanden; på landet slutligen





Säljes å apotek och i färg- & kemikalieaffärer.

En gros genom BILLQVIST, LUNDWALL & Co. Göteborg.

kommer hästfordonet, liksom förr, som enda brandkärsfordon i betraktande.

I denna riktning kommer nog utvecklingen att gå, och praktik och teori torde väl snart göra det till en tvingande nödvändighet att slå in i och följa denna anförda riktning, vid eldsläckningsväsendets vidare fullkomnande.



## Notiser.

### Inrikes:

**Brandkarl skadad under uttryckning.** Under en uttryckning från Göteborgs brandkår den 1 juli till en eldsvåda uti huset no 35 vid Bangatan fick vid afsittningen i den branta Stigbergsliden brandkarlen Axel Persson sitt ena ben så illa skadadt af stegvagnens ena hjul, att han i ambulansvagn måste forslas till Sahlgrenska sjukhuset, där kan intogs för erhållande af vård.

**Hästen dog under uttryckningen.** Vid en uttryckning med Södertelje brandkår den 30 juni för en eldsvåda i Södertelje verkstäder, störtade plötsligen den ena hästen för angsprutan och dog ögonblickligen. Fordonet befann sig på ca 200 meter från eldstället. Hästen, hvilken var försäkrad för 1,000 kr., hade inköpts en månad förut för samma summa.

Elden, som var af mindre betydelse, släcktes inom kort med en slangledning från verkstadens egen vattenledning.

**Resebidrag.** Överbrandmästaren vid Göteborgs brandkår, C. A. Carlsson, har af drätselkammaren beviljats ett af honom sökt reseedrag af 150 kr. för att bland annat bevisa sjunde allmänna finska brandkärsmannamötet i Helsingfors den 8-10 Juli. Hoppas att denna tidning erhåller del af hans reseberättelse.

**I Södra Sveriges Ängpanneförening** finnas bland de under föreningens kontroll stående ängpannorna äfven 14 ängsprutor.

**Den siste tornvaktaren** i Södertelje, förutvarande skolläraren O. M. Ekecrantz, har aflidit där i staden vid 84 års ålder.

**Brandkärer och försäkringsbolag.** Ett sammanträde ägde den 24 maj rum i Malmö mellan representanter för de ömsesidiga brandstodsföreningarna i Malmöhus län och Skånska Brandkårsförbundet. Därvid förklarade sig de förnämnda villiga att hos sina föreningar utverka ett brandkårsförbundet ett årligt anslag, beräknadt efter 2 öre pr 1,000 kronors försäkringssumma, i 3 års tid, med skyldighet för förbundet att anställa en sakkunnig brandkonsult med åliggande att kostnadsfritt tillhandaga de ömsesidiga brandstodsföreningarna samt kommunala myndigheter på landsbygden med råd och anvisningar i hvad som rör samhällets skydd mot eldfara, arbete för upprättandet af organiserade frivilliga brandkärer, förträttas inspektion af brandredskap, idka föredragningsverksamhet m. m.

**Motorbåt för Göteborgs brandkår.** Stadsfullmäktige i Göteborg har på brandchefen kapten Tegnér's förslag och efter drätselkammarens tillstyrkan beslutat för brandkårens räkning anskaffa en motorbåt med pump, gifvande 300 lit. vatten i minuten. Båten, som beräknas kosta 5285 kr., är afsedd att medfölja flodsprutan vid uttryckningar till eldsvådor och användas vid utläggning af slangledningar från denna, vid tillfällen, då sådant till följd af hättig eld eller andra hinder ej kan försiggå på land samt för transport af brandmanskop och attiralj å älven med mera dylikt.

**Stockholms brandkår** har under år 1909 alarmerats 246 gånger, därät 45 gånger för soteldar. Dessutom haiva inom hufvudstaden inträffat 350 kända till-

# "KUSTOS"



(REGISTRERAD)  
ODENUS PATENT. -- SVENSK TILLVERKNING.  
Af helpressad förblyad zink svensk  
Stälpått eller Koppa.  
MEST EFFEKTIVA

## Eldsläckningsapparat.

Godkänd af Tarifföreningen  
för svenska och utländska  
Brandassuransbolag.  
Vid sprutning botten upp!  
Vid afbrytning botten ned!  
A. B. ERNST ODENUS MASKINAFFÄR  
GÖTEBORG.

Rikstel.: 1696 & 6935.

<b>ALLMÄNNA- BRANDREDSKAPSÄFFÄREN</b> Stockholm <i>E. Bergström &amp; Co.</i> Guldmedalj Stockholm 1897. Högsta pris Götte 1901. Statsdiplom Berlin 1901.	Specialaffär för <b>Brandmateriel.</b>
---	---

**Ryberg & Co,**  
**Änggatan 5. Telefon 7243. Göteborg**

**Metallvarufabrik.**

Tillverkning af låsar (glidstycken) till  
 lifräddningslinor.

**E. Fromell,**

□ □ Sundsvalls brandkår. □ □

Mekaniska brandstegar intill 25 meters  
 höjd, utdragsstegar, hakstegar, brandredskaps-  
 vagnar, lätta sjuktransportvagnar.

◻ **Starka Alluminiumhjelmar** ◻

tillverkas af

**Leander Englund,**

Sundsvall.



bud till eldsvådor, för hvilkas släckning brandkårens  
 biträde ej påkallats.

13 eldsvådor hafva varit af den omfattning, att två  
 eller flera slangledningar från ångsprutor, större hand-  
 kraftsprutor eller från brandposter varit behöfliga för  
 släckningen, 30 eldsvådor hafva släckts med en slang-  
 ledning och vid öfriga eldsvådetillfällen hafva endast  
 pyttsprutor o. d. mindre släckningsredskap kommit till  
 användning.

**Brandkåren i Malmö** har under år 1909 haft  
 60 utryckningar, däraf för eldsvåda eller eldsvådetill-  
 bud 43 gånger, falskt alarm 7 gånger, kontakt å tele-  
 grafledningar 2 gånger och för soteld 8 gånger.

Eldsvådorna hafva i 13 fall varit af den betyden-  
 het, att två eller flera slangledningar varit för släck-  
 ningen behöfliga, 5 eldsvådor hafva släckts med en  
 slangledning. Härvid har kolsyresprutan varit använd

15 gånger, två ångsprutor 1 gång, en ångspruta 1  
 gång, sjöångsprutan 1 gång samt brandpost 16 gån-  
 ger och de öfriga med endast assuranssprutor.

Utrikes:

**Eldfaran i fabrikena.** Man har i Berlin i  
 fabriker med stor kvinnlig personal börjat införa im-  
 pregnerade eldsläckningstäcken, hvilka kunna svepas  
 om personer, som fått eld i sina kläder eller i håret.  
 Vidare finnas på många ställen numera plakater upp-  
 slagna, hvilka lämna anvisning, huru personalen skall  
 förhålla sig vid inträffad eldsvåda för att rädda sig  
 själf och lämna brandkåren biträde.

**Ny säkerhets-kinetograf-film.** Eldfaran  
 hos kinematograferna består i den utomordentliga lätt-  
 het, hvarmed den nu använda celluloid-filmen antän-  
 des och den explosiva hastighet, hvarmed den brin-  
 ner. En känd firma på fotografiens område har nu  
 infört i marknaden i Amerika ett nytt slag af film,  
 upfunnet af Mr George Eastman, där det farliga cel-  
 lulosanitetet ersatt med ättiksyresalt, som gör filmen  
 nästan oantändlig.

**Konung Edward som brandsoldat.** I ingen  
 af de många nekrologerna öfver kung Edward har om-  
 nämnts, att han som prins af Wales äfven praktiskt ar-  
 betat som brandsoldat och i den egenskapen t. o. m.  
 räddat många människolif. Och likväl är det ett hi-  
 storiskt faktum, att han i unga år både pumpat vid  
 handsprutan och klättrat upp och ned för brandstegar.  
 I fjol erinrade kung Edward i ett kort tal om sin  
 verksamhet som brandsoldat, när han i Hyde park  
 jämte sin gemål inspekterade Londons brandbrigad.

Under första årtiondet af sitt ättenskap stod prins  
 Edward på mycket vänskaplig fot med allidne herti-  
 gen af Sutherland, och denne intresserade sig för allt,  
 som hade med Londons brandväsen att göra. I sitt  
 palats i staden, Stafford House, underhöll hertigen en  
 med alla tekniska förbättringar utrustad brandspruta  
 och utbildade en del af sin betjäning till en liten  
 brandkår. Från 1861 ända till 1891 var sir Eyre Mas-  
 sey Shaw brandchef i London. Hertigen af Suther-  
 land hade kommit öfverens med kungen att, när en  
 större eldsvåda i London inträffade, skulle i Stafford  
 House en alarmklocka ringa. Hertigen åter hade sitt  
 palats med en direkt tråd förbundet med det i närhe-  
 ten belägna Marlborough House, och på det sättet fick  
 prinsen af Wales inom några få minuter under-  
 rättelse om hvarje eldsutbrott af betydelse. Hertigen  
 hade låtit elda upp sin privatångspruta och gjorde på  
 vägen till brandplatsen hvarje gång halt utanför Marl-  
 borough House för att där ta med den blifvande kün-  
 gen. Anlända till ort och ställe, finga de af brand-  
 chefen Shaw platser sig anvisade bland de andra brand-  
 männen. Under hela tolf år, från 1864 till 1876, hjälpte  
 kung Edward på det viset till att släcka större eldsvå-  
 der i London. Han arbetade alltid vid hertigens af  
 Sutherland sida i hertigens privata brandkår och för-  
 värfvade sig därigenom stor erfarenhet i eldsläcknings-  
 väsendet. Prinsen af Wales, som under dessa år som  
 brandsoldat var utomordentligt populär bland Londons  
 befolkning, deltog praktiskt i Londons brandkårs ar-  
 beten ända tills han företog sin stora resa till Indien.

