



N:o 8

A.-B. Centraltryckeriet
Örebro 1916

Aug. 1916

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

Redaktör och utgivare:
ARV. W. SVENSSON
ÖREBRO
Telefon 26

Prenumerationsprisa:
Kr. 2.75 för år. Lös. 25 öre

Annonspriser:
I texten 1 kr., å andra platser
70 öre pr cm. och spalt

Hvarför växellådan är nödvändig.

Mellan en automobil och exempelvis ett lokomotiv eller i allmänhet ett med ångmaskin drivet fordon måste som bekant alltid förefinnas vissa skillnader mellan de af resp. kraftkällor, explosionsmotorn och ångmaskinen, drifna maskindelarerna. Sålunda saknar den senare åtminstone i de flesta fall den i automobilens oundgängliga växellådan med tillhörande utväxlingsanordningar. Detta oaktadt har automobilens ibland åtskilligt svårare att klara sig uppför en stark stigning äfven om stundom växelspaken är insatt så att största möjliga kraft utvecklas d. v. s. i minsta hastighetsläget, under det att ångvagnen, såsom vi i det följande för korthetens skull vilja benämna de med ångmaskin framdrifna transportanordningarna, ej synes hafva några svårigheter härmed. Lokomotiv äro ju ej afsedda att taga några starkare stigningar, hvarför man vid jämförelsen i detta fall får tänka sig en ångdiligens eller dylikt. Detta kan ej förklaras genom påståendet att ångvagnens utväxling är bättre afpassad för ändamålet ty, som ofvan nämnts, äger den visserligen en utväxling men ej en reglerbar sådan. Efterföljande är ett försök att klargöra dessa förhållanden för dem af våra automobilister, som sakna teoretiska förutsättningar för att själva kunna bilda sig en föreställning härom.

Den väsentliga skillnaden mellan dessa båda

kraftkällors verkningssätt är den, att ångmaskinen driver vagnen framåt genom att meddela densamma en mer eller mindre jämn och fortlöpande påskjutning under det att explosionsmotorn framdriver automobilens genom successiva och jämförelsevis små stötar. För att på ett lättfattligt och fullt jämförbart sätt åskådliggöra detta, vilja vi tänka oss en man framdrifvande en lätt vagn på en horisontal och jämn väg genom att gå bakom vagnen och skjuta på densamma. Då vagnen står stilla åtgår en relativt stor kraft för att få den i gång; har den sedan kommit i rörelse erfordras mindre krafimpulser och dessa åtaga med stigande hastighet. Samma framåtdrifvande verkan kan äfven erhållas genom att gå eller snarare springa bakom vagnen och oupphörligt och i hastig följd stöta till densamma. I förra fallet är den mekaniska effektens storlek beroende af påskjutningens styrka samt vagnens hastighet; i det senare af stötarnes styrka och hur ofta de gifvas eller med andra ord af deras frekvens. Enahanda är förhållandet med de båda olika maskintyperna. I ofvannämnda liknelse motsvaras vagnen af cylinderkolven och den framdrifvande eller påskjutande kraften af ång- resp. gasttrycket bakom kolven. Hos ångmaskinen är påskjutningskraften på kolven störst då denna befinner sig i hvila och minskar så småningom ju fortare

kolvfen rör sig. Hos en explosionsmotor är effekten af en enda stöt liten, emedan stötens styrka är liten och gastryckets framdrifvande kraft är oberoende af kolvfvens hastighet.

Denna kolvfvens fram- och återgående rörelse öfverföres sedan som bekant mer eller mindre direkt till hjulen, hvarvid dock en del af denna kraft åtgår till uträttande af s. k. onyttigt arbete, såsom öfvervinlande af friktion i lager m. m. men största delen kommer dock hjulaxlarna till godo. Det tryck å cylinderkolvfen, som svarar mot denna å hjulaxlarna verkande och vridande kraft kallas det nyttiga medeltrycket och detta blir då gifvetvis proportionellt mot det vridande momentet hvarmed menas produkten af vridningskraften och vridningscirkelns radie. Af ofvanstående framgår nu att detta vridande moment hvad beträffar ångvagnen är störst, då kolvfvens hastighet eller hjulens rotationshastighet är minst det vill säga då vagnen står stilla. På samma sätt inses äfven att nämnda moment i afseende på automobilerna är detsamma vid såväl hög som låg kolfhastighet hos motorn (under förutsättning naturligtvis att gastilloppet är detsamma under alla omständigheter) samt att momentet äfven är litet i förhållande till ångmaskinens. Man kan t. o. m. säga, att hos explosionsmotorn är det vridande momentet mindre vid lägre rotationshastigheter, emedan det vid explosionen utvecklade värmets då har mera tid att afledas genom cylinderväggarna, en omständighet af mera praktisk än teoretisk innebörd.

Sedan nu dessa fakta äro klarlagda, uppstår själfvaldet den frågan, huru det kan vara möjligt, att explosionsmotorn med dess ringa vridande moment kan utveckla samma arbete pr tidsenhet eller hvilket är detsamma utveckla lika stor effekt som ångmaskinen. För att förstå detta måste först dessa två mekaniska begrepp effekt och arbete klargöras. Arbete mätes vanligtvis i kilogrammeter och kvantiteten af ett utfördt arbete erhålles genom att multiplicera den verkande kraften med den vägsträcka under hvilken den varit verksam. Således kan samma arbete erhållas såväl af en stor kraft verksam under liten väg som af en liten kraft verksam under lång väg. Effekt åter mätes i allmänhet som bekant i hästkrafter och är ett mått på den i sekunden utvecklade arbetskvantiteten. Samma effekt kan sålunda gifvetvis erhållas genom ett litet arbete förträttadt å en kort tid eller genom ett större arbete, hvar till åtgår en längre tid. Effekten kan äfven uttryckas som produkten af en linjär (ej rotations-) hastighet och en kraft, och dessa stå då äfven i samma relation till hvarandra som arbete och tid. Det vridande momentet uttryckes i samma mått som arbete, hvarför sålunda effekten äfven är lika med produkten af det vridande momentet och

hvarfantalet pr tidsenhet. Om vi t. ex. antaga att en ångvagn framdrifves en meter vid en rotation af vefven verkställd på en sekund och en automobil en fjärdedels meter under ett hvar hvar till åtgår $\frac{1}{4}$ sekund, så är uppenbarligen den framdrifvande kraften i båda fallen densamma. Effekten är, som nyss nämnts, beroende af hvarfantalet och det vridande momentet å axeln; hvad beträffar ångmaskinen inträder enligt hvad förut framhållits en minskning i det vridande momentet eller det där af beroende nyttiga medeltrycket å cylinderkolvfen vid ökad hastighet, hvilket däremot ej är förhållandet med automobilmotorn. Tvärtom minskar detta moment vid minskad hastighet enligt det föregående, så att ett ökad hvarfantal sålunda på sätt och vis åstadkommer ett större vridbart moment. För att nu vid förefallande behof kunna utveckla så stort vridningsmoment som möjligt å hjulaxeln måste man tydligen försöka låta motorn behålla det högsta hvarfantalet under det att bakaxeln förses med kuggtväxlingar som allt efter behofvet omsätta det relativt ringa vridande momentet och höga hvarfantalet hos kardanaxeln till ett större moment och ett lägre hvarfantal hos det med hjulaxeln direkt förbundna kugghjulet på så sätt äfven erhållande ett större vridande moment hos hjulaxeln.

De olika utväxlingsförhållandena hos en automobil måste vara så anordnade att motorns hela effekt är tillgänglig under alla förhållanden och vidare måste de vara så talrika som möjligt för att under alla omständigheter kunna få den lämpligaste väghastigheten om automobilen nämligen skall kunna tjänstgöra i alla olika slags terrängförhållanden. Att erhålla ett obegränsadt antal utväxlingsförhållanden är naturligtvis i praktiken omöjligt, men de skola vara så talrika och så valda att med gastilloppet fullt öppet skall det erhållas hvarfantalet under alla förhållanden vara så stort att hela effekten då kan uttagas. Af ofvanstående torde äfven framgå att om möjligheten att åka uppför en sluttning med växelspaken insatt på ett visst utväxlingsförhållande är beroende af det vridande momentets storlek, så är den hastighet, med hvilken sluttningen tages, beroende af motorns effekt eller hästkrafttal. Och där af synes, att då en automobil går uppför en backe med växelspaken inställd i största hastighetsläget, utan att någon förändring synes vara af behofvet påkallad, kan dock ibland en sådan förändring gifva en för förhållandena mera gynnsam hastighet. På så sätt förklaras äfven det förhållandet att under vissa omständigheter en automobil med ett mindre hästkrafttal å motorn i en insigtsfull förarens händer fortare och bättre kan taga en stigning än en med ett större hästkrafttal.

Om således automobilen skall kunna i detta afseende upptaga en tålling med med ångvagnen måste den förses med en växellåda, som, med bibehållande af kolvfvens medelhastighet, utvecklar det maximala vridningsmomentet å hjulaxeln. Då ångmaskinen utvecklar sin största kraft då vagnen är stillastående eller hastigheten låg är en växellåda med flera utväxlingar här öfverflödigt. Endast en kuggväxel för kraftens öfverförande till hjulaxeln är behöflig och utväxlingen å denna behöfver, under antagande, att ångmaskinen i hvilat gifver ett till exempel 8 gånger så stort medeltryck å cylinderkolven som det alltid konstanta medeltrycket hos en explosionsmotor, tydligen endast vara en åttondel å den lägsta utväxlingen på en automobil för erhållande af samma vridningsmoment. Om denna sista utväxling exempelvis är 16 till 1 så behöfver den förra endast 2 till 1 och ändock gifva hjulaxeln samma vridningsmoment vid förefallande behof. Skulle automobilens högsta utväxlingsförhållande vara 4 till 1 så behöfver ångvagnen med sin utväxling 2 till 1 endast gå med hälften så stor rotationshastighet för samma hastighet å vagnen.

Det är ångmaskinens förmåga att vid små hastigheter utveckla så stor vridande kraft å hjulaxeln som gör den så smidig. Explosionsmotorn äger en mycket begränsad sådan smidighet, som endast inträder vid högre hvarfantal. Funnas ej växellådan skulle vridningsmomentet å bakaxeln alltid vara ungefär detsamma vid såväl låga som något högre hvarfantal på kardanaxeln. Vid särskildt höga hvarfantal inträder en betydlig nedgång i det vridande momentets storlek. Då man således om automobilmotorer använder uttycket smidighet är detta en term som mera här afseende på hastighetsregleringen.

(Svensk Motortidning.)

S—g.

FOTOGRAFIER

och vykort af brandstationer och brandredskap, såväl äldre som nyare mottages med tacksamhet af samlare. Vyer från Stockholms brandväsende sändes i utbyte. Adr. "Samlare", denna tidnings exp. Örebro.

Gynna

SVENSK BRANDKÅRSTIDNING

annonsörer!

Stora eldsvådor i Stockholm, som jag bevittnat.

Af Wille Gernandt.

Det är nu många år sedan eldsvådorna i hufvudstaden utgjorde ett af stockholmarnas mest gouterade gratisnöjen. Men så kunde det äfven brinna den tiden, och det så det sprakade om det ändå, om jag så får uttrycka mig.

Var man ute och tog sig en promenad i lugn och ro och så helt plötsligt fick höra ett doft och hemskt "Pong!" dåna öfver staden, stannade man tvärt för att räkna klämtslagen och af deras antal förvissa sig om, i hvilken stadsdel elden var lös. Därefter skyndade man att få ett kyrkort i sikte, för att se åt hvilket håll den röda flaggan (om nätterna en lykta) pekade, hvarefter man satte fart under fötterna och begaf sig till brandstället.

"Pong... Bång, Bång-i-Pong", ljödo de tunga, hemska klämtslagen. I portarna stodo uppskrämda kvinnor och barn och undrade, hur stor utsträckning branden kunde få. Var den i närheten, plockade man på sig sina dyrbarheter, och de, som hade brandstodsmärke ofvanför porten på det hus, hvari de bodde, voro tämligen lugna, ty de ledde i den lyckliga villfarelsen, att brandmanskapet lade sig mer vinning att släcka elden i de hus, som buro dessa märken.

Brandkåren fanns ännu icke, utan de s. k. korfvarna, sorgliga å äminnelse, "togo hand om" eldsvådorna den tiden. "Kommer jag inte i dag, så kommer jag i morgon", tycktes ha varit deras valspråk. Betydligt långsammare än en likprocession i våra dagar kommo de lufsande med sina sprutor. Och de som körde vattentunnorna gjorde sig ej heller någon brådska. Det var en dräplig syn att se en utmærglad hästkrake komma skumpande med en vattentunna, ur hvilken vattnet skvalade som ur en af slottsfontänerna. Som pojke såg jag en gång en åkarräng köra vatten till en eldsvåda vid Norrlandsgatan. Han hade hämtat vatten ur en af pumparna vid Strömrogatan, midt för Karl XII:s torg, men kom aldrig längre än till Dramatiska teatern (gamla), då vattnet tog slut i tunnan. Fyra gånger återvände han svärjande tillbaka till pumpen och hämtade nyt, men sedan tröttnade han och körde med sin skvätt till brandstället.

Vanligtvis gick det rätt muntert till vid släckningsarbetet. Det s. k. frivilliga räddningsmanskapet gjorde också sitt bästa att roa publiken genom att kasta ut speglar, glas och porlän genom fönstren. Och anmärkningarna öfver de brandskadades bohag voro, om ock lustiga och kvicka, dock icke ägnade att bringa ägnarna vid bättre sinnessämning.

Sotare och plåtslagare måste äfven deltaga i släckningsarbetet, genom att rivna bort takpannor m. m. dyl. "Korfvarna", klädda i sina stora plåtbatter, stodo och masade vld sprutorna under skral och sång innan de hunnit att tröttna, hvilket skedde ganska snart. Jag erinrar mig lifligt den första eldsvåda jag såg. Det var en liten kåk på Tyskbagarbergen, som brann. Det var en sommareftermiddag, och jag kom dit i lagom tid för att bevittna ett egendomligt skådespel. Man dansade kring det brinnande huset. Det var visserligen en liten koja och, som jag antog, obebodd. Troligen hade man ansedt det icke löna mödan att offra vatten och arbete på att rädda den gamla kåken. Men gardister, sotare och plåtslagare svängde om med dalkullor och pigor efter tonerna från ett positiv, och det var ett nöje att se, med hvilken precision paren hoppade öfver slanger och eldbränder.

Den andra eldsvådan var en natt år 1873. Jag vaknade vid att höra dofva klämtslag, hvilka på natten verkade förlamande hemska. Jag smög ur min bädd och lyckades komma obemärkt ut i det fria. Att brandstället ej var långt borta, märkte jag genast på flammorna, som slogo upp mot skyn. Hu, hvad det var hemskt! Gatorna lågo mörka och tysta, och så hördes de förfärliga klämtslagen, isande blodet i mitt 10-åriga hjärta. Jag rusade öfver Kungsträdgården och kom upp på Gustaf Adolfs torg. Där fanns det folk och i huset i hörnet af Freds- och Malmstorgsgatorna — det s. k. Palinska huset — brann det friskt. Hela vindsvåningen stod i ett eldnaf, man skrek och kommenderade. Jag lyckades slinka igenom vaken och kom fram till sprutorna, vid hvilka "korfvarna" denna gång arbetade så svetten lackade om dem. Nu sjöngo, eller rättare sagt, skrålade de ej. Och hvarför? Jo, flera svåra olyckor hade inträffat under branden.

En mängd personer, hvilka bodde uppe i vindsvåningen, öfverraskades av elden och försökte hals öfver hufvud komma ut, men trappuppgången var stängd af eld. Ett par personer lyckades att

TILL SALU.

10 par nya

Slangkopplingar "REKORD"

76 mm., Billmans patent, finnes till salu för kr. 19: 50 pr par.

Brandstationen, Luleå.

K. A. Hedström.

med täcken till skydd mot elden bana sig väg utför trappan, men de flesta blefvo helt och hållet innestängda af lågorna och stodo i fönstren och ropade på hjälp. Bland dessa personer var äfven en dansös vid K. teatern, hvilken kommit sent hem från teatern och hade somnat hårdt, trött som hon var. Hon hade nog somnat in för alltid om ej hennes katt hade väckt henne.

Från hotell Rydberg kom man ut med filter och täcken, för att i dem taga emot de olyckliga, hvilka stodo uppe på taket och ropade på hjälp, förlamade af ångest och förtviflan.

Man spände ut täcken och ropade åt dem att hoppa ned, men de stackars människorna voro förfärade och tordes ej kasta sig ut från det höga taket.

Den första som kom ned var — dansösens katt, hvilken den arma kvinnan i sin förvirring först och främst ville rädda. Därefter hoppade en kvinna ned, kom äfven i täcket, men studsade och hamnade på gatan samt skadade sig svårt. Sedan hoppade dansösen ned, men hade ej beräknat språnget, utan kom grensle öfver en stor, utstående skylt och blef ohyggligt lemlästad.

Efter henne hoppade de andra ned och räddade sig, men några af dem skadade sig äfven på ett par skyltar och genom att studsas från täcken och filter ut på gatan.

Efter den branden påskyndade man anskaffandet af brandkåren.

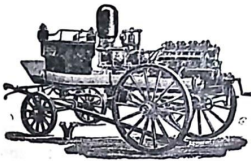
Sista gången "glädjetrumman gick" var, som jag vill minnas, vid denna eldsvåda. Det var nämligen vanligt, att efter en eldsvåda, då pikeuten marscherade hem, slå en liflig marsch på trumman, som därigenom tillkännagaf att faran var öfver.

Första gången jag såg "nya brandkåren" i arbete var vid Centraltryckeriets brand 1875, och vid samma tillfälle deltog "korfvarna" för sista gången vid en större släckning. Ett par år senare gjorde de myteri och därmed var deras saga all.

En oktober natt 1878 vaknade jag och märkte ett starkt eldsken i mitt rum. Jag rusade upp och var inom kort ute på gatan. Hela himlen flammade, och jag behöfde ej fråga, hvar elden var lös, ty jag hade en ledfyr, som få. Hela Tyska kyrkans torn stod i lågor. Täta folkmassor rörde sig på Västerlånggatan och Stora Nygatan, där ångsprutor stodo. Gränderna upp till kyrkan voro spärrade af polis och militär.

På långt håll hördes dånet och sprakandet från det brinnande tornet. Gnistorna stego högt mot skyn som ett ståtligt fyrverkeri och föllo som ett regn öfver staden.

De närmast kyrkan liggande gatorna voro afstängda, men jag hade lyckats komma in i en port vid Svartmangatan, där jag blef instängd.



Henrikssons prisbel. motorsprutor

Försäljas genom

ALLMÄNNA BRANDREDSKAPSÄFFÄREN

E. BERGSTRÖM & Co.

STOCKHOLM K.

Telegramadress: "Ideal".

Rikstelefon 2258.

HENRIKSSONS BRANDSLÄCKARE

RAPID & PUMP-RAPID

samt Brandsläckaren n:o 76, modell 1914, 12 liter. Ny för året.

Samtliga godkända af Tarifföreningen

Försäljas genom

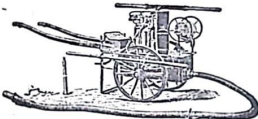
HUGO KNOCHENHAUER, Stockholm.

Telegramadress: Knochenhauer.

Rikstelefon 57 99.



Pump-Rapid



Telegraf-adr.:
Sprutholaget

HENRIKSSONS ^{Prisbelönta} Handkraftsprutor

försäljas genom

Hrr Järn- & Redskapshandlare

samt i parti från fabriken.



A.-B. S. HENRIKSSON Sprutfabrik,

och Mekaniska Verkstad.

STOCKHOLM 4.

Rikstelefon

6 0 5 3

Jag kände mig rädd, ty man befärade att tornet skulle ramla, och om det föll åt det håll, där jag stod, hur skulle det då gå med mig, tänkte jag.

Det dånade, hven och knastrade uppe i höjden, brandbefällets hvisselpipor ljödo skärande genom larmet och viga som kattor klättrade de käcka brandsoldaterna uppför stegar och sprungo på kyrkans tak. Men de kallades snart ned igen, ty man väntade hvilket ögonblick som helst, att tornet skulle störta ned.

Gröna, violetta och blå lågor syntes i de väldiga flammorna på tornets kopparbeklädnad, och hettan var olidlig. Men lugn och säker syntes kapten Hollstén gå omkring och gifva sina befallningar.

Så hördes ett väldigt brak, och i en kaskad af gnistor störtad klockorna ned från sina förkolnade bjelkar. Om en stund började tornet vackla. Brandmanskapat drog sig tillbaka och de starkt belysta gatorna lägo öde. Det var med andlös spänning man afvaktade händelsen. Skulle en katastrof inträffa? Tänk om tornet föll ned på de närliggande husen? Det var frågor, som man hviskade till hvarandra.

Sakta började det luta åt kyrkogården och föll också med ett förfärande buller. Alla drogo en lättadens suck.

Den branden lever ännu i månges minne. Med den förstördes äfven det vackra klockspelet, som hvarje onsdags- och lördagsmiddag lät sina melodiska toner klinga öfver staden.

En annan brand, som lifligt står i mitt minne, var då Eldkvarnen stod i lågor.

Ur det stora komplexets alla fönster strålade det af eld; väldiga flammor belyste klart hvarje hus midt öfver Riddarfjärden. Röken vältrade i tjocka moln öfver staden, och dufvor i tusental kretsade kring bälet. Hettan var så stark, att man på nya Kungsholmsbron måste späanna hästarna ifrån brandvagnarna. Men brandsoldaterna, de käcka, modiga gossarna, gjorde sin plikt i detta helvete af hetta och kväfvande rök. Från sjösidan tedde sig denna eldsvåda som ett fээрiskådespel, ty hela branden speglade sig i Mälarens mörka böljor.

En eldsvåda, som lockade "hela Stockholm" på benen var då Ekmans snickerifabrik på Kungsholmen stod i lågor. Det var en vinterkväll och på isen på Klara sjö samlade sig oerhörda folkmassor. Men sedan dess har, Gud vare lofvad, inga så väldiga eldsvådor förekommit i vår goda stad — åtminstone hvad jag för ögonblicket kan påminna mig. (Aftonbladet.)

Stockholms brandkårs verksamhet under 1915.

Under år 1915 har brandkåren allarmerats 328 gånger. Dessutom hafva inom hufvudstaden inträffat 389 kända tillbud till eldsvådor, för hvilkas släckning brandkårens biträde ej påkallats.

42 gånger har kårens hjälp påkallats i och för spårvarnsolyckor, byggnadsras, upptagning af hästar ur gropar m. m. dyl.

30 eldsvådor hafva varit af den omfattning, att två eller flera slangledningar från automobilmotorsprutor, ångsprutor eller från brandposter varit behöfliga för släckningen, 34 eldsvådor hafva släckts med en slangledning, och vid öfriga eldsvådetillfällen hafva endast pyttsprutor o. d. mindre släckningsredskap kommit till användning.

Utbetalad brandskadeersättning, kr. 454,373: 28, hvaraf kr. 242,167: 31 för fast egendom och kr. 212,205: 97 för lösegendom, utgör 0,75 procent af försäkringssumman för brandskadad egendom.

Den väglängd, som af brandkåren tilltyggalagts under färd i och för gjorda allarmeringar, har uppgått till 1,470 km.

Tiden, som använts för färd till och från eldsvådor samt desamma släckning, har utgjort 315 timmar eller i medeltal 58 min. för hvarje utryckning.

I enlighet med den fastställda planen för brandkårens automobilisering har under året inköpts och utrustats 2 automobilmotorsprutor, 2 mekaniska stegar å automobil, 1 manskapsautomobil,

1 kombinerad olycksfalls- och djurtransportautomobil samt en lastautomobil.

Samtliga automobilers underreden hafva levererats af aktiebolaget Scania-Vabis i Södertelje. Öfverbyggnader — undantagandes för lastautomobilen, som levererats fullt färdig — samt redskapens montering hafva utförts å brandkårens verkstäder.

De förstnämnda fyra automobileredskapen äro försedda med motorer, tändningsanordningar och utrustning i full öfverensstämmelse med de i 1914 års berättelse beskrifna.

Manskapsautomobilen, som är afsedd att i första hand ingripa, kan framföras med en hastighet af 70 km. i timmen å jämn väg. Den är försedd med en 4-cylindrig benzinmotor med en cylinderdiameter och slaglängd af resp. 80 och 140 mm., utvecklade 30 hkr. Motorn är utväxlad för 4 hastigheter för gång framåt och 1 för gång bakåt. Kraftöfverföringen sker medelst kardan. I en under förarsitsen placerad explosionssäker behållare medföres 50 liter benzin. Hjulen äro försedda med 820/120 mm. pneumatiska gummiringar med af-tagbara fälgar. Fordonet, som utom föraren bemannas med 1 befälhafvare och 3 å 4 man, är försedd med följande redskap: 120 m. 65 mm. tryckslang, 1 brandposthufvud, 2 strålrör, däraf 1 mekaniskt, 1 brandpostnyckel, 1 pyttspruta, 2 yxor, 1 elektrisk handlykta samt diverse mindre redskap.

Den kombinerade olycksfalls- och djurtransportautomobilen är utförd för en nyttig belastning af 2,000 kg. samt har en egen vikt af cirka 2,100 kg. Fordonet är försedd med en 4-cylindrig benzinmotor med en cylinderdiameter och slaglängd af resp. 100 och 140 mm., hvilken utvecklar en styrka af 36 hkr., hvarigenom en hastighet af 35 km. på jämn väg uppnås och stigningar af 1 på 6 öfvervinnas. Motorn är utväxlad för 4 hastigheter för gång framåt och 1 för gång bakåt. Kraftöfverföringen sker medelst kedjor. I en under förarsitsen placerad explosionssäker behållare medföres 75 liter benzin. Hjulen äro försedda med massiva gummiringar, fram 760/90 mm. och bak 850/100 mm. Detta fordon är afsedd att utrycka för att transportera förolyckade eller sjuka djur, dels bispringa vid byggnadsras, spårvarnsolyckor, upptagande af i vatten eller dylikt nedfallna djur m. m. I och för djurtransport är inom karosseriet anbringad en spilta, hvars sidor och gafflar kunna borttagas, hvarigenom spiltbotten, belagd med en madrass, kan användas såsom bädd för ett liggande djur. Spiltan är rörlig på 5 par mindre hjul, löpande i skenor, och förflyttas med lätthet af 2 man upp på eller ned från automobilen genom en bakom förarsitsen befintlig vinsch-anordning. Längs karosseriets sidor och bak till

□ Förbandslådor □

Från 3:— till 35:— kr.

Sjukvårds- & Förbandsartiklar

GUMM VAROR

m. m., m. m.

köpas bäst och billigast från

Fritz Svensson,

Drottningg. 34 ÖREBRO Rikstel. 1689

äro lådor anbringade, hvilka inrymma en mängd olika verktyg.

Lastautomobilen, hvilken är beräknad för en nyttigt belastning af 2,000 kg., är försedd med en 4-cylindrig benzinmotor med en cylinderdiameter och slaglängd af resp. 102 och 110 mm. och utvecklar en styrka af 24/30 hkr.

Samtliga automobiler äro liksom de förut inköpta försedda med gummiringar af Trelleborgs gummi-fabriks tillverkning, med A. G. A.-belysning samt med väg- och hastighetsmätare.

De prof, som verkställts såväl beträffande körning som pumpning, hafva utfallit till stor belägenhet. Under den förflutna mycket snörrika vintern hafva automobilerna med afseende på framkomlighet inom själfva staden och på hufvudvägarna i stadens omgifningar visat sig motsvara ganska högt ställda fordringar.

Förhållanden hafva dock funnits, då det visat sig omöjligt att utanför staden framföra de cirka 5,500 kg. tunga motorsprutorna, hvarför de s. k. manskapsautomobilerna, som endast väga cirka 1,800 kg., komma att blifva af stor betydelse, enär de kunna framföras på för de tyngre redskapen oframkomliga vägar. Deras betydelse för eldsläcknings- och räddningsarbete i stadens omgifningar komma att än mer ökas i och med erhållandet af de enligt den uppgjorda planen projekterade återstående 4 st. manskapsautomobilerna, hvilka samtliga skola förses med en 600 min.-lit. R. A. G.-pump.

Å de båda mekaniska stegarne äro af leverantören, Allmänna brandredskapsaffären, en del väsentliga förändringar och förbättringar utförda, hvilka medgifva en betydligt lättare af- och uppbröstning samt manövrering. Dessa stegar kunna dessutom resas på afsevärdt större afstånd från en husvägg eller dylikt samt inställas i horisontalt jämnviktsläge, hvilket möjliggör deras förflyttande genom låga portar eller trånga passager.

Brandkårens slangförråd har ökat med 2,515 m. 65 mm. linneslang af Jonsereds fabriks tillverkning, 990 m. 88 mm. dubbel hampslang och 8 st. spiralsugslangar, hvarjämte hafva inköpts 11 par 80 mm. idealkopplingar, 11 st. 12 m. långa utskjutsstegar från Allmänna brandredskapsaffären i Stockholm m. fl. mindre redskap.

I verkstäderna hafva förfärdigats 6 fullständiga öfverbyggnader till automobilunderräden, hakstegar, grönror, flyttbara strålkastare, elektriska handlyktor, slangklämmare, pressenningar, dörruppbjutare, o. d., hvarjämte å redskapen m. m. erforderliga reparationer verkställdts därstädes. För verkstäderna hafva inköpts 1 st. bandsåg, 1 st. gäng-svarf och 1 st. elektrisk bormaskin.

Den i tidningen förut beskrifna *kolsyreautomobilen* har från och med den 11 jan. till och med den 31 aug. 1915 varit uppställd å Johannes brandstation i och för anställande af försök att medelst kolsyra släcka förekommande eldsvådor.

Under denna tid har den uttryckt till eldsvådor 71 gånger, men endast 5 gånger kommit till verklig användning. Vid de 71 tillfällen, då automobilen uttryckt, hafva eldstället och elden m. m. varit af mycket olika beskaffenhet.

Det torde ej behöfva framhållas, att brandkåren varit besjälad af ett lifligt intresse af detta nya medel att bekämpa eldsvådor och att intet tillfälle lämnats oförsökt att begagna sig däraf. Att kolsyra det oaktadt kommit till användning endast 5 gånger, torde visa, att densamma har en mycket inskränkt användning som medel i kampen mot elden och att den såsom sådant torde vara



TIDAHOLM'S
NYA
LAST- OCH BRANDKÄRS-
AUTOMOBILER

NY ÖVERLAGSEN KONSTRUKTION.
DRIFTSÄKER. EKONOMISK.

GENERALAGENTER:
ZRONSTEPT, KASTENGREN & CO
BIRGERJARLSGATAN 6. STOCKHOLM.
ALLA SLAG AV AUTOTILLBEHÖR...

utan praktisk betydelse för en brandkår. Häremot torde kunna invändas, att försöken pågått under en allt för kort tidsperiod och att eldsvådor, till hvilka den för släckning med kolsyra apterade automobilen uttryckt, varit allt för fåtaliga för att ett slutgiltigt omdöme om kolsyrans användbarhet för släckande af eldsvådor skall kunna lämnas. Gifvetvis hade det varit önskvärdt, att försöken kunnat pågå under en längre tidsperiod, men torde äfven i sådant fall omdömet blifvit detsamma. Vid en granskning af rapporterna för de sista årens eldsvådor befinnes nämligen, att de tillfällen, då kolsyra kunnat tänkas komma till användning, torde hafva blifvit af ungefär samma omfattning, som under den tid, de nu afslutade försöken pågått.

Ur många synpunkter är det emellertid att beklaga, att någon egentlig vindeldsvåda, hvars lokala förhållanden kunnat medgifva kolsyrans användning, icke inträffat. Man hade nämligen fäst mycket stora förhoppningar vid kolsyran som släckningsmedel, särskildt för bekämpandet af vindeldsvådor, enär man antagit, att alla vattenskadorna härigenom skulle kunna undvikas. Af de fem eldsvådor, hvarvid kolsyra kommit till användning, har elden vid endast ett tillfälle kunnat fullständigt släckas med enbart kolsyra, under det att i öfriga fall äfven vatten måste tillgripas. Anledningen härtill torde vara, att de lokala förhållandena ej medgifvit ett fullständigt afstängande af eldhärden från fria luften och att kolsyran således varit för mycket upplandad med luft eller att den till och med utströmmat genom för brandkåren okända förbindelser med den yttre luften. Det ofvann omnämnda tillfället, där elden enbart släcktes med kolsyra, var vid eldsvåda inom egendom Norrtullsgatan 14 B i en kolkällare, där c:a 25 ton stenkol funnos upplagda. Här förelåg mycket gynnsamma lokala förhållanden, i det att rummet, där eldhärden befann sig, möjliggjorde ett fullständigt afstängande från den yttre luften och ett förhindrande af kolsyrans utströmmande. Att kolsyra, som under sådana förhållanden, hvilka dock måste räknas till mycket sällsynta fall, i

tillräcklig mängd tillföres en eldhärd, helt släckes densamma, torde ligga i sakens natur.

Vid en eldsvåda torde däremot såsom regel stora svårigheter uppstå att på detta sätt kunna utestänga lufttillförseln och förhindra kolsyrans utströmmande. Alla nödiga förberedelser med vindsdörrars, takluckors och andra eventuellt befärliga öppnings tillståndande m. m. äfvensom uppsökande af lämpligaste angreppspunkten göra, att en dyrbart tid går förlorad, innan det egentliga eldsläckningsarbetet kan påbörjas. Noggrann undersökning måste dessutom före och under släckningsarbetet ägnas åt, att vid eventuellt utträngande af kolsyra från vinden icke fara må uppstå för i trappuppgångar och underliggande lokaler sig uppehållande personer. Dessa förberedelser taga gifvetvis längre tid, än hvad som åtgår då brandkåren arbetar med sina vanliga redskap, hvarför elden därunder har fritt tillfälle att sprida sig, innan det egentliga eldsläckningsarbetet kan taga sin början.

På grund af vunna erfarenheter torde det alltså med visst fog kunna påstås, att en vindeldsvåda, som vunnit någon omfattning, icke kan släckas med enbart den å automobilen medförda kvantiteten kolsyra, för hvars införande å vinden dessutom åtgår en tid af minst 20 min., då tvenne slangledningningar användas. Men äfven om denna uppfattning är riktig, är det ur många synpunkter att beklaga, att icke någon för släckning med kolsyra gynnsam vindeldsvåda inträffat under den tid försöken pågått. Af de eldsvådor, till hvilka automobilen uttryckt, voro en del släckta redan före brandkårens ankomst, under det att större delen af de återstående släcktes med tillhjälp af pyttsprutor. En del af dessa senare eldsvådor kunde gifvetvis hafva släckts med kolsyra, men då man ansett, att försöken hufvudsakligen afsågo eldsvådor af en viss omfattning, för hvilkas släckande kräfdes kraftigare åtgärder, har kolsyra ej kommit till användning vid sådana mindre tillbud, som kunnat bekämpas med pyttsprutor. Äfven det kända sakförhållandet, att ett mycket stort antal för att ej säga det öfvervägande antalet eldsvådor släckas med pyttsprutor och dyl. torde i viss mån bekräfta omdömet, att kolsyra som släckningsmedel saknar praktisk betydelse för en brandkår.

Däremot torde densamma helt visst kunna tillmätas betydelse för eldfarliga anläggningar af olika slag, hvarvid på förhand är sördjt för att kolsyra i erforderlig mängd omedelbart vid ett eldsvådeutbrott tillföres eldhärden och hvarest anordningar äro vidtagna, så att ej luft tillföres och neutraliserar kolsyrans släckningsförmåga. Sådana anordningar hafva vidtagits på ett flertal ställen i såväl in- som utlandet, och hafva de anställda profven utfallit till mycken stor belåtenhet.

Prenumerera på
Svensk Brandkårs-
Tidning!

Enighet ger styrka.

Ofta hör man klagas öfver att anslutningen till vårt förbund är för liten. Ja, det är nog sannt, men hvar skall man söka orsaken till detta förhållande. Det har pröfvats så många sätt att få landets brandmän att inse nyttan af att vara sammanslutna, men det har varit som att tala för döfva öron. Då jag själf är varmt intresserad för vårt yrke och dess utveckling har jag mycket funderat öfver sättet att lösa sammanslutningsfrågan. Jag har därvid ställts inför det spörsmål: Är det nödvändigt att hafva två olika föreningar inom Sveriges brandkärer?

Vi hafva ju, som bekant, t. o. m. tre föreningar, nämligen Brandchefsföreningen, Brandmannaförbundet samt Förbundet för Sveriges frivilliga brandkärer. Den sistnämnda sammanslutningen intager ju en viss särställning och är dessutom ekonomiskt bärkraftigt, hvilket också är nödvändigt för att en organisation skall kunna arbeta målmedvetet. Att det däremot inom landets yrkesbrandkärer skall behöfva finnas två föreningar, anser jag vara absolut öfverflödigt. Båda grupperna arbeta ju i samma anda och för samma mål: brandväsendets och brandmannayrkets höjande i såväl det ena som det andra afseendet. De äro ju inga kamporganisationer; en brandkår kan väl näppeligen förklara strejk och en brandchef kan icke svara med lockout. Där den ena parten är arbetare och den andra arbetsgivare ställer sig saken annorlunda. Härvidlag äro ju resp. samhällen arbetsgivare och såväl chefer som öfriga brandmän löntagare. Hvad vore då naturligare än att arbeta gemensamt.

Jag tycker mig höra röster mot dessa mina tankar, röster från såväl det ena som det andra hållet. Från medlemmar inom brandmannaförbundet kommer det nog att låta så, att de lägre brandmännens kraf och intressen ej skulle blifva tillgodosedda i den händelse båda föreningarna skulle sammanslös. Inom brandchefsföreningen finnes nog personer som skulle anse det allt annat än lämpligt med en sammanslutning, ty, skulle några säga, föreningarna arbeta ej efter samma principer och för samma ändamål.

Jag har helt andra åsikter rörande en sammanslagning och jag vill här försöka utveckla dem.

På ett årsmöte framlägges en motion om t. ex. fritidsförhållanden, och om förbundet kan göra något för att få detta ordnad på ett tillfredsställande sätt. Beslut fattas och en skrivelse aflätes till brandchefsföreningen med anhållan om dess bistånd för frågans realiserande. En brandkår vinner väl näppeligen någon förbättring utan resp. brandchefs bistånd.

I regel är det väl så, att när en reform skall

genomföras vid en brandkår blifver ju kårens chef först åtspord af vederbörande rörande sin åsikt om saken.

Komme däremot en sammanslagning till stånd skulle det säkerligen vara lättare att arbeta fram förbättringar i såväl det ena som det andra afseendet. En hel del skriferier blefvo då öfverflödiga, emedan frågorna diskuterades på årsmötena och där belystes från flera sidor. Förslagen hade sedan större utsikt att vinna gehör hos vederbörande i de olika samhällena.

Detta är en sida af saken. En annan är den, att årsmötena förvisso blefvo mera lärrika. Vid brandchefsmötena förekommer i de flesta fall utställning af brandmateriel, experiment och dylikt, hvilket däremot för det mesta saknas vid förbundets årsmöten. En hel del föredrag blefvo de lägre brandmännen i tillfälle att åhöra etc. Med ett ord, ingendera parten skulle enligt min uppfattning förlora på om en sammanslagning låte sig göra.

Bland alla de faktorer som tala för saken äro ekonomien och tidningsfrågan de viktigaste. Nu utgifves det två tidningar, men med all aktning för båda, tror jag dock att en brandkärstidning vore nog, ty en tidning skulle säkerligen blifva mer ekonomiskt bärkraftigt och följaktligen mera innehållsrik. Under nuvande förhållanden är det nog ingen sinekur att vara utgifvare för någondera af tidningarna.

Kunde en sammanslagning komma till stånd och en gemensam tidning utgifvas, för hvars re-

ALLMÄNNA BRANDREDSKAPSAFFÄREN

E. Bergström & Comp.

Scheelegatan 22

STOCKHOLM



Specialaffär för

BRANDMATERIEL



Guldmedalj Stockholm 1897.

Högsta pris
i Gefle 1901.

Stadsdiplom
Berlin 1901.

digeriog en duglig och energisk person svarade, är jag förvissad om att tidningen skulle få större värde som fackorgan.

Inom brandchefsföreningen finnes säkerligen personer, hvilka skulle anse det vara oklokt med en sammanslagning, men de män som se saken i stort tror jag ej skulle vara emot reformen.

Funnes blott en förening skulle samarbetet mellan över- och underordnade gifvetvis blifva bättre, då det gällde fackfrågor. Många goda uppslag kan ju komma från en brandkärs såväl manskap som dess befäl. De lägre brandmännen skulle blifva mer intresserade, till gagn för yrket och till glädje för resp. chefer som ha dem under sitt befäl. Kanhända det under sådana förhållanden vore lättare att få en yrkesskola till stånd.

Jag har nu försökt att i några ord vidröra saken. Att denna min artikel skall betraktas med såväl blida som oblidla ögon förstår jag alltför väl, men saken tål ju att tala om. Detta mitt inlägg kanske kan gifva anledning till en hälsosam debatt i berörda fråga, så att vi få höra yttrande från såväl det ena som det andra partiet. Det vore glädjande att i tidningen få se denna fråga beröras någon mer gång. Jag lever emellertid i den förhoppningen att den tiden skall komma då Sveriges brandmän äro förenade i ett enda förbund till nytta för oss själfva och till gagn för vårt yrkes utveckling.

Robb,
medlem af Svenska brandmannaförbundet.



Anslutningen till förbundet är för liten.

Inom alla föreningar och partier arbetas det intensivt på att öka medlemsantalet. Därför formligen slåss de olika partierna med både näbb och klor för att skaffa sig framgång. Borde icke vårt förbund också försöka att på något sätt åstadkomma en kraftigare agitation för att få en större medlemsstock. Det är ju af en ofantligt stor vikt och god fördel om en förening är beskärd med ett stort antal medlemmar, det är ju i medlemsantalet som föreningens styrka ligger.

Som vi alla veta, så är det flertalet brandmän som ej tillhöra förbundet, än de som tillhöra det. Jag kan ej så noga redogöra för huru pass många medlemmar förbundet räknar, men vid förbunds-mötet 1913 visat protokollet 15 föreningar och 53 enskilda eller sammanlagdt 444 medlemmar.

I Sverige finnes omkring 35 fasta, kasererade och 70 fasta, icke kasererade, brandkärer, dessutom en hel del reserver. Hvarför skola ej alla dessa kunna tillhöra Svenska brandmannaförbundet, och kämpa för dess sak? Om vi noga tänka efter och begrunda den saken, så är det nog till största delen vårt eget fel, vi som tillhöra förbundet, att alla dessa stå utanför vår organisation. Det har varit alldels för få meddelanden om att det finnes ett brandmannaförbund, och agitationen för tillslutning till detsamma alldels för dålig för att ett godt resultat skulle kunna uppnås. Måhända det till och med finnas brandkärer i vårt land, hvilka ännu ej ha en aning om att ett förbund för brandmän existerar?

Lätom oss göra ett försök att rycka upp oss ur vår dvala och gå till anfall. Ingen strid blir hetare, än att den har en utgång. Det svenska brandmannaförbundets uppgift är ju att samla alla Sveriges brandmän till kamp för våra idéer.

Första villkoret för en större anslutning till förbundet är att vidtaga en kraftig agitation för bildandet af nya föreningar. Hur skulle det vara om t. ex. förbundet tillsatte en agitator som finge i uppdrag att resa omkring och bilda föreningar på platser där sådana saknas. Kanhända ännu bättre, om verksamheten uppdelades i agitationsområden t. ex. Svealand, Götaland och Norrland, med en agitator för hvarje område. Agitatorerna böra naturligtvis helst vara brandmän. För uppdelningens praktiska betydelse behöfves visst ingen absolut lokalkännedom, blott en smula resvana och intresse för saken samt framför allt en god vilja och ett bestämdt mål. Att arbetet skall bli nyttigt och ha goda följder med sig, behöfver ej betvivlas, om det bedrivs med intresse och efter enhetlig plan.

Antag, att uppdelningen är gjord af förbundet. Meddelande härom tillställs alla föreningar, hvilka samtidigt få i uppdrag att föreslå en agitator inom sitt distrikt. Allt är nu klart för agitation: uppdelningen är utförd, agitatorerna utvalda och försedda med nödig material, och kunna gifva sig af när som helst. Var säker på, att det skulle lyckas och gifva god skörd. Om det nu ej lyckades att bilda föreningar på alla platser, så kan det åtminstone skaffas enskilda medlemmar. Om vi arbeta efter en dylik plan med energi och entusiasm, skall vårt förbund breda ut sig som aldrig förr.

Det är af stor vikt att agitationen bedrivs personligt, därför att man måste tala med folket om meningen med vårt arbete, framför allt betydelsen af att vara organiserad och vidare framhålla de förmåner, som man kan komma i åtnjutande af genom att tillhöra förbundet.

Denna fråga har naturligtvis en ekonomisk sida, om den kan jag ej yttra mig. Min uppgift har

varit att i det närmaste söka visa hvad vi böra göra och hvad vi böra ha. Huru det sedan bäst kan ordnas, blir naturligtvis förbundets sak.

Mången skall måhända dra sig och slå bort hela plauen som omöjlig, ogenomförbar, förbundets resurser för små o. s. v. Till den, som så resonerar, ber jag att få rikta några ord, ett par frågor:

Är inte vårt förbund startat på grunder som äsyfta att åstadkomma en gagnande samverkan i alla en brandman berörande frågor, befordera vårt yrkes utveckling samt skydda och främja gemensamma intressen?

Låt oss tänka hvad det svaret betyder, att vi inte kunna genomföra agitationsverksamheten. Ett parti, som inte kan skaffa sig det vapen det behöfvär, huru skall det kunna tänka på seger i striden?

En förening eller ett förbund som icke kan utföra den första uppgiften, anskaffa medlemmar, kommer snart att ramla.

Här är endast en fråga att besvara: är brandmannaförbundet nödvändigt? Till dem, hvilka i likhet med mig, besvara den frågan jakande, gäller det att skrida till handling utan vidare och utan hänsyn till om det är genomförbart eller ej. Hvarför icke göra det omöjliga till möjligt och visa att vi ha intresse för vår rörelse. Kom ihåg, att allt som är nödvändigt, är möjligt!

Glöm ej betydelsen av vårt yrkes utveckling och framgång.

Föreningsmedlem.



Notiser.

En kaja vällar kortslutning.

Härom dagen kom en kaja att med vingarna beröra elektriska ljusledningens båda trådar i Storå. Fågeln brann upp och trådarna smälte. Ljusleveransen måste inställas under några timmar.

Platssökande.

En 28 år gammal brandman med 7 års praktik i tjensten önskar ombyte av plats nu eller framdeles.

Svar emotses tacksamt till "Intresserad",
Svensk Brandkårs-Tidning f. v. b.

Hvad en brandkår kan få uträtta.

Ur en Stockholmstidning hafva vi hämtat nedanstående:

Men kan raka i trefliga situationer ibland, men det finnes också folk, som kan klara sig. Det inträffade för en tid sedan, att en herre i Jobannes beslöt sig för att öfverraska sin fru med att vid hennes hemkomst från en badsejour, ha en del oregelbundet placerade bokhögar bortskaffade ur sitt rum. Fruen skulle komma med ett tåg på eftermiddagen och det gällde att raska på. Han tog af sig kavaj och löskrage och grep sig verket an. Böckerna sorterades, dammet slogs af i det öppna fönstret å gatan och så buros det upp på vinden, den ena packen efter den andra. Det var icke så lång väg att gå, ty mannen bodde i öfversta våningen, och han behöfde därför ej heller alltför mycket befara att möta människor i trappan. Icke heller behöfde han låsa tambur- och vindsdörrarna under sin vandring mellan dem; han skulle nog märka om någon obehörig kom.

Men det kom i alla fall en obehörig, som han inte hann hindra från ett elakt puts. Det var en vindfläkt, som med en hurrande smäll slog igen tamburdörren. Det var i och för sig icke så farligt, ty dörrar äro till för att slängas. Men det ruskiga i saken var, att mannen vid tillfället befann sig på vinden och patentnyckeln i väningen. Det hade varit mycket bättre om förhållandet varit motsatt.

Där stod han emellertid nu, nerdammad och svettig, utan löskrage, kavaj och hatt. Om ett par timmar skulle bustrun vara hemma, han skulle icke kunna möta henne vid tåget, icke kunna släppa in henne i våningen, icke kunna följa med henne till ett hotell. Mannen kände sig icke glad.

Då kom han att tänka på det öppna fönstret. Om det varit på nedre botten, hade saken varit en bagatell. Men han bodde ju i öfversta våningen. Klättra på stuprännan gick icke för sig, men fanns det inte stegar i den här sta'n?

Ljusa tanke — brandkären!

Mannen ringde på hos en granne, bad tusen gånger om ursäkt för sin dress och anhöll att få telefonera. Han ringde till Jobannes brandkår och förklarade saken, frågade om det inte fanns någon möjlighet att få hjälp i nöden. Det lät icke så alldeles omöjligt, men man ville han skulle komma själf och anmäla händelsen.

— Men jag har ju hvarken hatt eller kavaj.

— Ja, men en sådan där sak kan ju också vara ett dåligt telefonskämt.

— Nå, jag skall komma då.

Mannen gick ut som han var och sneddade öfver Malmskillnadsgatan. Lyckligtvis låg icke brandstationen långt borta. I ett fönster satt brandchefen, och då han fick se den barhufvade, vinkade han åt denne att vända. På återvägen körde brandkårens stora stego förbi honom. När han kom hem var den redan uppskjuten mot det öppna fönstret, och i trappan mötte han den brandsoldat, som varit inne och öppnat. Och när han kom in och tittade ut genom fönstret, var allt borta utom en liten folksamling, som stod och undrade hvad i all världen det här var för en tillställning.

Så snabbt och lätt var saken ordnad. Mannen kände sig högeligen nöjd både med sig själf och brandkåren, klädde på sig och gick åter till stationen samt frågade hvad han var skyldig.

— Ingenting, var svaret. Det är oss en glädje att kunna hjälpa.



Eldsvådor.

Västerås.

På lördagsförmiddagen den 5 aug. vid 10-tiden utbröt plötsligt eld i transformatorafdelningen vid Allmänna svenskas Emausverkstäder. En 18-årig arbetare, anställd vid transformatoravdelningen, hade enligt hvad vid polisförhör framgått sökt tända en s. k. lödlampa i ett mot en stenvägg i västra delen af verkstaden uppbyggt oljehus, hvilket innehöll ett cirka 32 å 40 liters upplag af bensin, fotogén och denaturerad sprit. Ynglingen hade därvid flyttat ned lampan på oljehusets golf och öfverljet såsom praxis är med denaturerad sprit den trattformiga brännaren för att lampan därigenom lättare skulle antändas. Därpå tände han den, hvarvid elden plötsligt spred sig från lampan utmed golvet, på hvilket olja blifvit utspild, och inom få ögonblick stod hela oljehuset i ljusan låga. Ynglingen, som erhöi brännsår på händerna hann med knapp nöd rädda sig ut i verkstaden. Han uppger sig emellertid hafva skyndat tillbaka in och lyckats rulla ut tvenne af kärnan med det eldfarliga innehållet samt ståldt dessa utanför skåpets dörr.

Från oljehuset spred sig elden till en närbelägen trappa och därifrån upp med denna till en balkong, hvarest en mängd spolar och oljiga ämnen voro anhopade och gäfvö elden god näring. Kort därpå var hela anläggningens sydvästra del inböld i lågor.

Den tillkallade brandkåren anlände så fort som möjligt och upptog omedelbart släckningsarbetet,

däri bistådd af bolagets och Metallverkens arbetare, hvilka, medförande släckningsredskap, strömmat till.

Vattentillgången var till en början klen, men det blef snart möjligt att med väldiga vattenmassor öfverspola den brinnande byggnaden, från hvars fönster och tak lågorna slog fram. En tjock svart rökpelare steg upp mot skyn, och från byggnadens inre hördes dånat af de hvarandra aflösande explosionerna, hvartill kom det dova brak, hvarmed taket instörtade.

Efter tre kvarts timmes släckningsarbete lyckades det släckningsmanskapat att begränsa elden och något öfver kl. 11 var den helt släckt,

Allt det inre af transformatorverkstadens västra del och en del af kontoret härjades af elden. Släckningsarbetet gick hufvudsakligast ut på att rädda de dyrbara och delvis oersätliga förråden af material. Detta lyckades öfvens.

Tvenne arbetare blefvo skadade vid släckningsarbetet. En transportör J. A. Johansson träffades nämligen af från taket nedfallande glas och fick innersidan af ena läret uppskuren, så att han, mycket medtagen af blodförlust, måste transporterats till läkare. En annan arbetare skadades i hufvudet af nedfallande föremål.

Värdet af det brunna har ej ännu kunnat beräknas, men torde säkerligen icke understiga 100,000 kr. En del transformatorer, dels leveransfärdiga och dels under arbete, blefvo helt eller delvis förstörda jämte en del arbetsmaskiner. Då allt var försäkrat, gör bolaget ingen förlust.

Någon stagnation i arbetet förorsakas ej heller af branden, det fortgår efter omkoppling af ledningarna som vanligt i den af elden icke berörda delen af verkstaden.

En eldsvåda utan lågor.

En egendomlig eldsvåda inträffade natten till den 19 aug. i Trälleborg. Vid 12-tiden upptäcktes ett sken i disponent Mareschs villa vid Järnvägsplatsen, och då ägaren och hans familj voro bortresta, måste brandkåren bryta sig in för att komma åt eldhärden. Det visade sig, att hela det inre var fullkomligt genompyrdt af eld, som sannolikt minst ett dygn torde ha härjat utan att ha slagit ut eller observerats. I salongen och matsalen var allt på ett egendomligt sätt förkolnad, och en oerhörd hetta rådde. Draperier och gardiner hängde kvar, men voro förkolnade och föllo sönder vid minsta beröring. Allt var öfverdraget af en brun hinna, och nästan alla inventarier, däribland dyrbara konstsamlingar, blefvo totalt förstörda. Bland det förstörda befann sig en mångtusenårig egyptisk mumie. Efter ett par timmar lyckades man bli herre öfver elden, som anses orsakad af kortslutning.

Trelleborgs Gummifabriks Aktiebolag

tillverka sug- och spolslangar samt tekniska Gummivaror af alla slag.

Afdelningskontor och nederlag: **SKEPPSBRON 4, GÖTEBORG.**