

B TIDSKRIFT FÖR BRANDVÄSENDET

Band 4

April 1913

N:r 4

Prenumerationspris inkl. postarvode:
För helt år Kr. 5: —
Lösnummerpris 50 öre.

REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIFVARE:
BRANDCHEFEN I SUNDSVALL G. HELLGREN.
RIKSTELEFON 160.

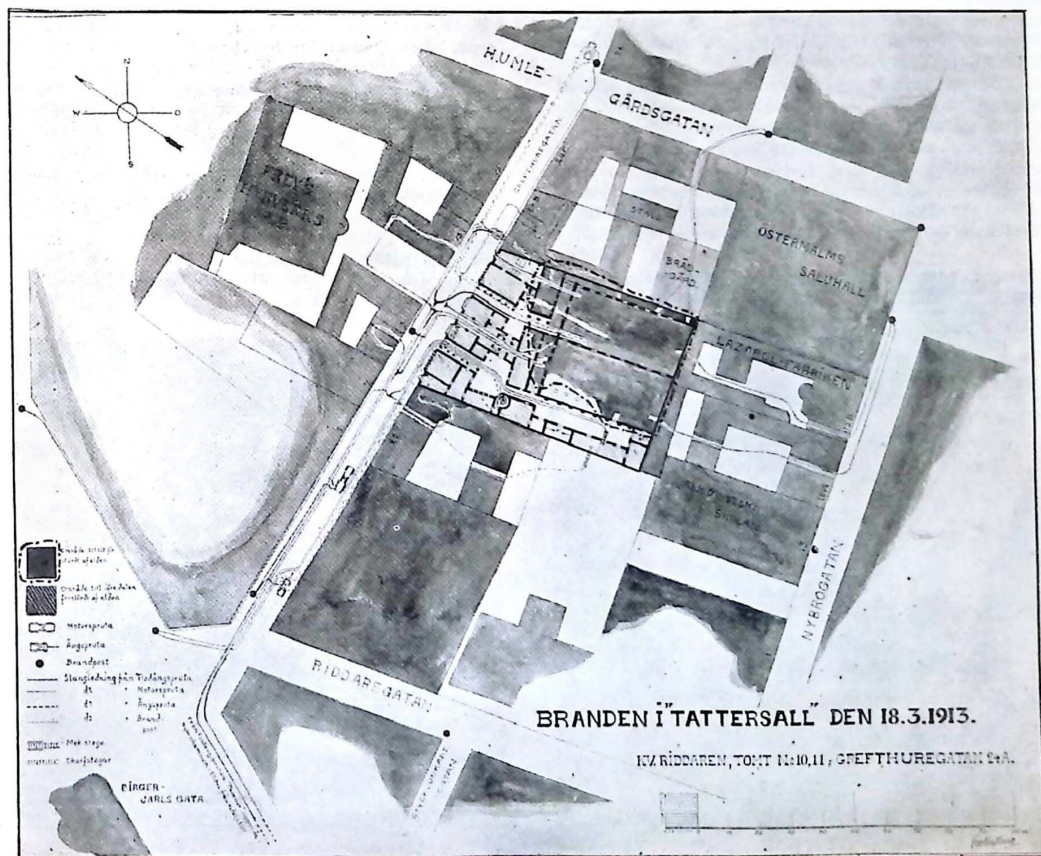
Minimiannonspris 80 öre per centim.
Utkommer med 12 nummer per år.
Boktryckeri-Aktiebolaget i Sundsvall 1913.

Anmärkningsvärda eldsvådar.

Stockholm. Den 18. Mars kl. 1.50 f. m. utryckte Johannes och Östermalms stationer på larm från brandskåpet n:o 214 till Gref-Thuregatan 24 A, kvarteret Riddaren n:o 10 & 11.

Vid framkomsten förmärktes å norra gården till egendomen n:o 24 A endast en mycket svag röklukt

som af soteld eller trängrök. Undersökning företogs genast utan att någon eldfara kunde upptäckas. Då af polisman meddelades, att eld utbrutit inom Lazarofabriken, Nybrogatan 15 B, beordrades stationerna till denna egendom. Någon eldfara förefanns dock icke här, men iaktogs en svag rökpelare stiga upp intill brandmuren mot Tattersall. En underofficer och 3 man kvarlämnades här och utlades af dem en slang-



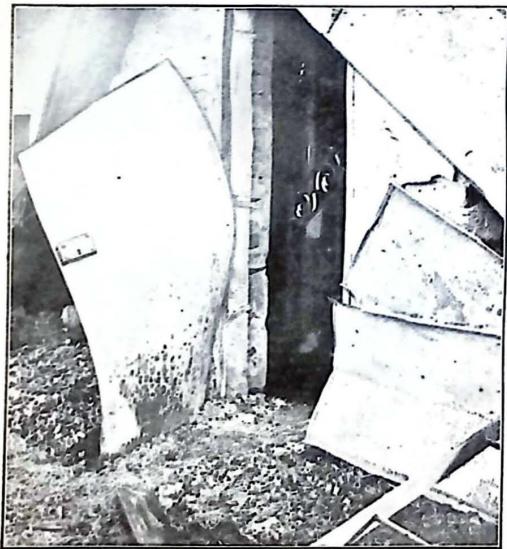
ledning, som medelst 3 längder skarfstegar resta på ett intill brandmuren liggande tak togs upp på densamma.

Den öfriga styrkan återvände till Gref-Thuregatan 24 A. Vid ankomsten hit märktes intet annat än att røken tilltagit, men hvarifrån den härledde sig var omöjligt finna förrän tvänne dubbelportar i portgången till det innersta gårdshuset brutits upp. Först då visade sig, att elden våldsamt rasade inom detsamma, hvilket deladt i två afdelningar inrymde å nedre botten lagerrum, en tr. upp stora utställningslokaler genom tvänne våningar samt i norra afdelningens östra del snickare- och tapetserareverkstäder, i södra afdelningens sydvästra del A.-B. Skyllstalls verkstäder. Elden syntes hafva börjat i någon af de förnämnda verkstadslokalerna.

Genast utlades tvänne slangledningar från brandpost genom ofvannämnda portgång och inträngdes med dessa ett godt stycke in i lagerlokalen; Katarina station samt reserven, stora slangvagnen samt en ångspruta kallades till stället. En half timme senare rekvirerades ytterligare en ångspruta och då det visade sig ovisst, huruvida elden, på grund af den rådande hårda stormen, skulle kunna begränsas till den egendom, där den utbrutit, kallades kl. 3.16 f. m. sjöångsprutan Phoenix till Nybrohamnen. Kungsholmens station rekvirerades kl. 3.22 f. m. till eldstället för att i första hand biträda vid sjöångspruteledningarnes utläggande, hvarefter denna stations manskap hufvudsakligast var behjälpligt vid skyddandet af egendomen n:o 9 och n:o 13 Gref-Thuregatan. Dessa voro nämligen starkt hotade, då elden härjade vinden till gatuhuset inom Tattersall.

För att skydda dessa egendomar användes följande ledningar:

- 1) en från automobilmotorsprutan,
- 2) en från sjöångsprutan, hvilka ledningar genom trappuppgångarne, den förnämnda inom n:o 9 och den senare inom n:o 13, drogos upp på resp. hustak.
- 3) ytterligare en från sjöångsprutan, hvilken ledning från gatan riktades mot egendomen n:o 24 A.



Järndörr buktad genom elden.

Denna ledning användes senare inom nämnda egendom.

Ångsprutornas, motorsprutans samt de utlagda ledningarnas placering, då släckningsarbetet var i full gång, synes af bifogade skiss. I användning voro då inalles 23 slangledningar, hvaraf 5 voro utlagda från de båda från Nybroviken gående sjöångspruteledningarne, 2 från hvardera ångsprutan, 2 från automobilmotorsprutan och 12 från 7 brandposter.

Släckningsarbetet koncentrerades på att hindra eldens spridning till det starkt hotade gatuhuset inom Tattersall, hvilket lyckades med undantag af att vinden helt och hållet härjades af elden.

För att söka hindra detta blefvo från början tvänne ledningar genom kökstrappan inom norra delen af Gref-Thuregatan 24 A och öfver vinden till härvarande gårdshus uppdagna till utställningslokalernas tak, där elden angreps genom de här befintliga lanterninerna. Likaledes voro tvänne ledningar medelst mek. stegen, rest mot Gref-Thuregatan 24 B, framförda mot taket till egendomen n:o 24 A. Det stora omfång och den rikliga näring elden hade inom gårdshuset samt den rådande häftiga sydostliga stormen gjorde dock, att elden trotsade de mest energiska försök att hindra dess framfart mot gatuhusets vind. Elden drog sig med sådan hastighet mot densamma öfver ofvannämnda kökstrappa att den underofficer jämte de 5 man, som handhade de båda ledningarna på gårdshusets tak endast med knapp nöd hunno, förföljda af elden, retirera därifrån ned genom kökstrappan.

Försök gjordes att draga tillbaka de båda ledningarna, men måste strålrören och de öfversta slanglängderna öfvergifvas. Tvenne andra strålrör anskaffades och påsattes slangledningarna i höjd med 3. och 2. våningarna, hvarefter man försökte att från dessa platser hindra elden att tränga in i gatuhusets våningar. Hettan gjorde det dock snart omöjligt att kvarstanna i trapphuset. Kort efter sedan manskapet lämnat gårdshusets tak störtade det ned.

De båda ledningar, som inom n:o 24 A voro indragna i lagerlokalen, måste på grund af hetta och rök snart dragas tillbaka, men användes den ena ledningen från gården till att förhindra eldens spridande till gatuhuset.



På båda sidor plåtklädd trädörr, som motstått elden.



I bakgrunden rasad brandmur.

De omkring Tattersall liggande egendomarne voro starkt hotade och särskildt Lazarol-fabriken samt Östermalms saluhall, där flera fönsterrutor sprungo sönder af hettan. Elden måste därför angripas från alla sidor. Katarina station beordrades hufvudsakligast att skydda angränsande egendomarne vid Humlegårds- och Nybrogatorna. Risken, att elden skulle sprida sig till Lazarol-fabriken, blef så mycket större, då den häremot vettande brandmuren vid två skilda tillfällen delvis rasade. Båda gångerna voro allvarliga tillbud till olyckshändelser, i det den första gången två brandkarlar befunno sig på skarfstegar resta mot muren och andra gången två brandkarlar uppe på densamma. Endast genom att kasta sig tillbaka ned på ett bredvid befintligt tak lyckades de rädda sig.

Enligt uppgift från observatoriet var vindstyrkan på natten 15,5 m. i sek. (= vindstyrka 9 enligt Beaufort) och kl. 8 f. m. 13,8 m. i sek. med snö. Vindriktningen var under eldsvådan, såsom ofvan nämnts, sydostlig. Som bevis på vindens styrka må nämnas, att gnistor föllo ned på gården till Johannes brandstation.

Vid 6-tiden på morgonen var elden begränsad och synes af medföljande skiss, huru stor del af egendomen, den då härjat.



Krökta järnbalkar.

Sjöängsprutan var i verksamhet till kl. 7,10 f. m. Kl. 9,50 f. m. inryckte ångsprutan n:o 3. Vid 10-tiden på f. m. började eftersläckningsarbetet. Kl. 11,15 f. m. inryckte ångsprutan n:o 1.
 » 11,46 » » automobilmotorsprutan
 (arbetstid från kl. 5,30 f. m. till kl. 11,15 f. m.)
 Kl. 12,35 e. m. inryckte Katarina station.

Från kl. 4 e. m. verkställdes eftersläckningen af en officer, en underofficer och 12 man med 6 ledningar från brandposter. Under natten till den 19. kunde ledningarnas antal minskas till 4 st. och som eftersläckningsmanskap kommanderades från kl. 4 f. m. 6 man, forfarande under befäl af en officer och en underofficer. Från kl. 12 middagen den 19. till kl. 8 f. m. den 20. verkställdes eftersläckningen af en underofficer och 2 man med 2 slangledningar. Därefter afdelades endast en förman för att medelst en ledning, hvilken inom Tattersalls norra gård grenades till två, biträda vid eftersläckningen.

En enskild arbetsstyrka på 15 man var under natten till den 19. sysselsatt med lämpningsarbete, hvilket från aftonen den 19. kl. 4,30 e. m. till den 20. fortsattes med ungefär 50 man.

Kl. 9,25 e. m. den 20. intogs den sista slangledningen och vakthållningen på brandplatsen öfvertogs af Nordiska kompaniets eget folk.

Under släckningsarbetet skadade sig en officer, 3 underofficerare och 18 man, dock ingen allvarligare.

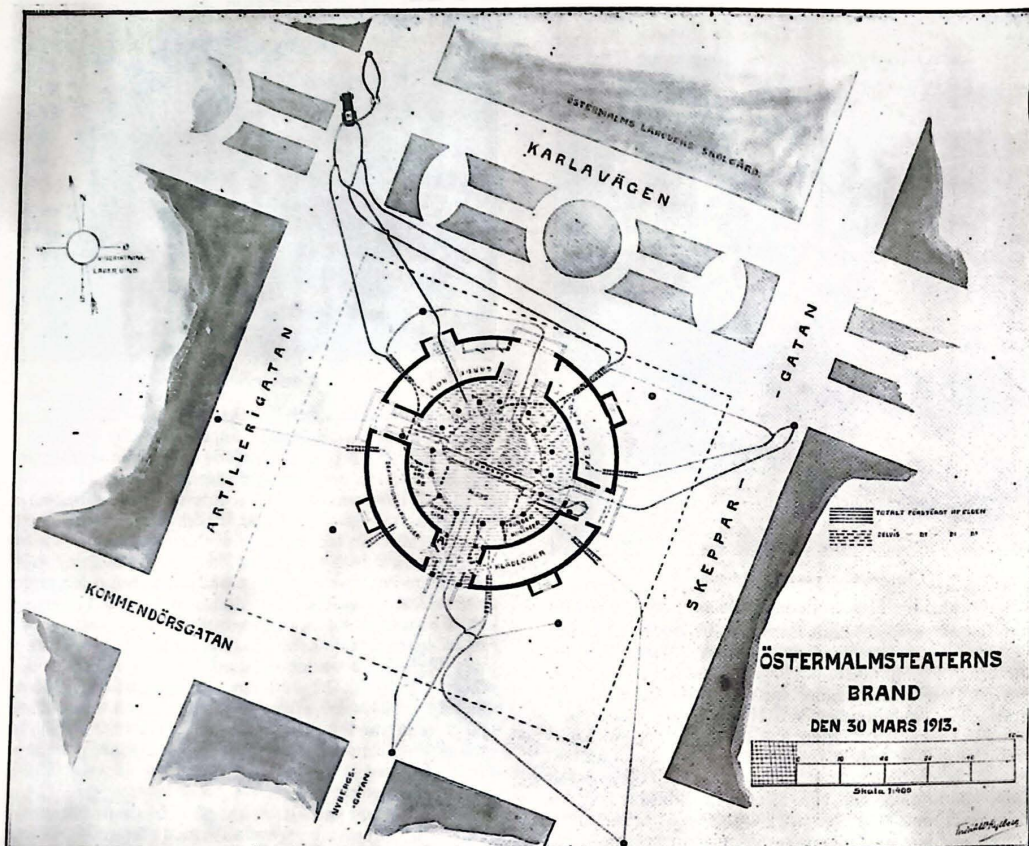
Inalles deltog i släckningsarbetet 60 man, tillsammans med eftersläckningsmanskapet 117 man.

Den använda slangens sammanlagda längd utgjorde 4,899,5 meter.

G. m.

Stockholm. Östermalmsteatern.





Söndagen den 30. Mars kl. 11.44 e. m. utryckte Johannes, Katarina och Östermalms stationer till den s. k. »Östermalmsteatern» på larmsignal från teaterns brandskåp.

Eld hade, troligen på grund af värdslöshet vid tobaksrökning, utbrutit i en klädloge, på skissen utmärkt med A. Kl. 11.35 e. m. lämnade den sista personen teatern och redan kl. 11.44 e. m. kallades brandkåren.

Elden hade så hastigt gripit omkring sig att redan vid Östermalms stations framkomst, hvilket kan beräknas till 11.47 e. m., hela södra entréen och en del af scenen stod i full brand.

Bemärkas bör, att byggnaden ursprungligen varit afsedd och byggd till cirkus, men sedermera ändrats till sitt nuvarande ändamål.

Järnridån, som vid föreställningens slut nedfirats, hade senare åter af teaterpersonalen hissats.

Upphångningsanordningarna för densamma förstördes rätt snart af elden och förorsakade att ridån nedstörtade. Taket öfver salongen antändes och kupolens järnkonstruktion sjönk samman.

Redan vid 2-tiden kunde emellertid elden anses begränsad, men pågick sedan eftersläckningen till kl. 11.50 f.m. den 31.

Förstört af elden blef teaterns södra entré samt hela scenområdet äfvensom taket ofvanför salongens parkett. Parkettens inredning förstördes af det instörtande taket.

Elden hade med all sannolikhet kunnat begränsas till scenen i fall järnridån varit nedsläppt vid dess utbrott.

Vid släckningsarbetet användes 17 slangledningar, hvaraf 13 från 8 brandposter samt 4 från motorsprutan, som arbetade utan afbrott i 5 timmar.

Ledningarnes sammanlagda längd utgjorde 1,431 meter.

En scenarbetare, som under aftonen insomnat å en af scenens balkonger, var nära att innebrännas.

K. G.

Vifstavarf. Såguset nedbrunnet. Strax efter kl. 8 på morgonen den 15 Mars syntes eld slå upp från en elektrisk motor, som hade sin plats under sågen på norra sidan i närheten af den s. k. huggen, där affallet sönderhugges för att genom en kanal föras till renseriet. Man iakttog att elden slog upp från en s. k. balatarem, som slirade, och man anser därför otvifvelaktigt att elden uppstått genom denna remsfriktion. Man iakttog vidare huru remmen slitits af och därigenom spridt, elden till de lättantändliga ämnena i omgifningen. Man gjorde omedelbart försök att medels vatten släcka elden, men det var omöjligt medhinna ett sådant försök, ty elden spred sig nästan explosionsartadt i allt det fina öfverallt hopade dammet och vidare i sågspån och affall. Det var t. o. m. med nöd arbetarne hunno rädda sig själfva. Kontoret varskoddets genast och allarmring skedde mycket snabbt, så att redan inom 5 minuter säges slangutläggningen från den fasta ångsprutan, som för ett par år sedan från Tullgarus verkstad levererades dit, varit i gång. Från denna utlades först 2 ledningar och senare ytterligare 2. Den i särskildt spruthus å fastlandet placerade transportabla Ludvigsbjergsprutan n:o 3 fördes hastigt af manskap den 1 km. långa vägen öfver isen ut till norra sidan af brandplatsen, hvarifrån densamma medels 2 slangledningar hufvudsakligen hindrade eldens spridning till de på norra sidan belägna renseriet och hyfveln, en större träbyggnad. Mellan denna och sågen låg dock såsom ett godt skydd det gamla maskinhuset af sten. Vidare tillkommo 2 st. större handkraftsprutor, så att sammanlagt 8 strålar voro i verksambet. Emellertid var själfva sågen redan från början räddningslöst förlorad med innevarande virke, dyrbara motorer, 12 st. sågramar m. m.

Släckningsarbetet måste anses hafva lyckats så bra som under för handenvarande omständigheter var möjligt. Det måste emellertid framhållas som en anmärkningsvärd uraklätanhet att, då man bekostar sig en utmärkt, fast ångspruta med ständig tillgång å ånga och belägen i ett särskildt hus på omkring 200 m:s afstånd från ett så eldfarligt föremål som en sågbygg-



nad af trä, man icke äfven kompletterat anläggningen med permanenta rörledningar från pumpen. Dylika skulle vid denna anläggning icke med nödvändighet behöfva vara nedgrädda i jorden, utan kunna ligga öppna och vara försedda med utlopp för tömning, då de ej äro i användning. Lika egendomligt förefaller äfven att man ej på en sådan plats anordnar en enkel brandtelegraf mellan såg och maskinhus. Genom dylika anordningar skulle man gifvetvis bespara sig den besvärliga och tidsödande telefoneringen till kontor o. s. v. samt slangutläggningen, hvilken är allt annat än lätt utförd bland alla hinder i vägen och i snömassorna.

I öfrigt erbjödo de af hettan och tyngden nedstukade maskinerna och dessas stativ en lärorik anblick.

Uddevala. Den 16 Mars utbröt i Uddevala en hotande eldsvåda i ett trähus.

När husets innevägnare vaknade, hade elden redan hunnit få så stor spridning att trapporna, som lågo åt södra sidan, ej kunde användas. De flesta måste därför söka rädda sig genom fönstren och begagna de utanpå väggarna befintliga räddningsstegarna. Några af husets innevägnare hoppade i förskräckelsen ut genom fönstren i andra våningen, hvarvid en kvinna bröt ena armen. Flera måste rädda sig i blotta linnet och några barn kastades på bolstrar ut genom fönstren.

När brandkåren ankom till platsen stod huset i full låga. 6 slangledningar sattes i gång och vid femtiden på morgonen var elden i det närmaste släckt. Taket på södra sidan af huset hade då helt förhärjats af elden och samtliga lägenheter äro nästan alldeles ramponerade. Samtliga kök i byggnaden voro försedda med gasautomater och man antar att dessa gasledningar bidragit till eldens intensitet åt trappsidan, som är värst skadad. Gasledningarna afstängdes emellertid genast vid brandkårens ankomst. Inalles bodde i huset 68 personer, 29 vuxna och 39 barn.

Domnarfvet. Järnverkets väldiga kolupplag i lågor. Strax före kl. 3 e. m. d. 17. Mars utbröt eld i stora kolhuset vid Domnarfvets järnverk. Elden spred sig blixtsnabbt och inom kort var hela den väldiga byggnaden med inneliggande lager ett enda stort eldhaf. Verken stoppades genast och arbetsmanskapat fick gripa sig an med släckningsarbetet. Förutom järn-

verkets 2 ångsprutor samt stora pumpverk deltog Borlänge köpings ångspruta samt senare på e. m. en ångspruta från Falun i släckningen. Vid 5-tiden kunde branden anses begränsad till sitt omfång, så att man ej befärad vidare utbredning. De strax intill kolhuset liggande kolossala stenkolsupplagen antändes också, men räddades tack vare rådande vindstilla.

I det första släckningsarbetet deltog sannolikt 600 man och de använda slangledningarna från sprutorna och pumpverken beräknades utgöra en längd af omkring 3 fjärdingsväg. Verkets egna slangar utgjorde ca 6,000 m. och Faltångsprutans 600 m.

En föreställning om de vattenmassor, som sprutades öfver eldhärdarna, kan man få af uppgiften om sprutornas effektivitet. Verkets största ångspruta lämnade öfver 2,000 liter i minuten, men äfven de mindre sprutorna slungade ut några hundratals minutiliter, hvarjämte ett af de fasta pumpverken beräknades afgifva ej mindre än 12,000 liter i min. Ca 25 å 30 slangledningar användes.

Kollhuset med transportanordningar etc. var inom kort fullständigt nedbrunnet till mer än hälften och resten svårt ramponerad. Branden härjade värst i husets södra ända, där elden uppstått i maskinhuset vid en elektrisk motor.

När branden utbröt, stodo en del järnvägsvagnar, å hvilka kolen transporterats in i byggnaden, strax intill den södra gafveln, men man hann undanskaffa dem, trots att några voro antända. Järnvägsspår ledde in i byggnaden både i nedre och öfre våningen och det öfre spårets räls hade nu genom hettan krökts i buktar och vindlar, så att skonorna liknade jätteormar, hvilka ringlade sig ur eldhärden fram till och upp på den inlliggande bockbryggan.

Det brunna bestod förutom af kolhusbyggnaden, värderad till 125,000 kr., af inneliggande ca 2,000 läster träkol och 2,000 ton koks, hvars värde också torde öfverskrida ett hundratusental kronor. En del af stenkolsupplaget antändes äfven, men torde skadan därå ej vara så synnerligen stor.

Lysekil. En hotande eldsvåda utbröt vid 3-tiden natten till den 22. Mars i ett magasin, inrymmande fotogenfat, koks, brygghus m. m. Fotogenfaten exploderade och elden fick god fart, men hufvudsakligen genom ångsprutans kraft lyckades brandkåren afskära eldens framfart, så att enkelbyggnadens båda ändar kvarstå. Det anföres såsom särskildt anmärkningsvärdt, att eld uppstått i sopor tre gånger inom fem veckor utan att det lyckats konstatera, hvilka varit vållande och ansvariga för dylikt slarf.

Några erfarenheter från en teaterbrand.

Natten den 18—19 December 1912 förstördes Théâtre de la Renaissance i Nantes fullständigt genom eld.

Det egendomliga med denna teaterbrand är, att den tog sin början i teaterns salong, alltså på det ställe, där en teaterbrand ytterst sällan börjar. Den utbröt midt på parkett bland de främre bänkraderna vid ett provisoriskt golv, som inlagts samma natt efter föreställningens slut.

Anledningen till eldens uppkomst är okänd.

Branden har till fullo bekräftat de tidigare gjorda erfarenheterna om eldens snabba spridning i sådana stora öppna rum, som teatersalonger, teaterscener, samlings-salar, kyrkor, varuhus, samt visat, att sedan elden

fått en dylik spridning, äfven den bäst utrustade brandkår står temligen maktlös gentemot elementet.

Branden har vidare visat det berättigade i krafvet att inom teatrar göra minsta möjliga användning af träkonstruktioner samt att äfven för salongens inredning föreskrifva impregnering af sittplatsernas öfverdrag, stoppning samt draporier o. d. Sittplatser och bänkrader böra icke utföras i trä, åtminstone icke af ej impregneradt sådant.

Teatern var väl försedd med allarmringars och eldsläckningsanordningar. De förra fungerade vid tillfället som de skulle; för de senare fick man aldrig användning. Brandchefen säger i sin rapport om branden härom: »huru utmärkta dessa anordningar än äro, kunna de endast vid själfva utbrottet göra någon nytta, men ej mot ett våldigt blå. (Ils ne peuvent être efficaces qu'au début de l'incendie, et non contre un brasier important).»

Impregnering af trä.

Under rubrik »eldsäkert trä» skrifer »Byggnadsvärlden:» Ett nytt förfarande att impregnera trä, som numera mycket användes i Tyskland, kan sägas tillfredsställa rätt stora fordringar. Impregneringen sker efter den bekanta evakueringsmetoden, hvarvid vätskan genomtränger träffibern till kärnan och samtidigt dödar alla förruttelseförn. Vätskan består af en lösning af metallsalter med tillsats af borsyra. Trä impregneradt på detta sätt har visat sig synnerligeu användbart och utgöra ett bra skydd mot eldsvåda.

Numera anses det därför ej nödvändigt att aflägsna träet från teatern på grund af eldfara, utan använder man sig i stället i större utsträckning af sådant eldsäkert trä. Vid ett af de gjorda brandförsöken visade sig, att ett impregneradt hus ej kunde antändas genom en vedstapel af 60 kg. vikt och en korg full af hyfvelspån genomdränkt med 8 kg. petroleum, under det att ett icke impregneradt hus med bara 1/4 af nämnda brännmaterial inom 5 min. sto- i ljusan låga. Vid ett annat försök, som gjorts förkolnade visserligen det impregnerade träet på grund af en ihållande efterbrand. Dock slocknade snart de nedfallna glöden så snart de nådde marken, hvarför elden ej kom att spridas vidare genom dessa, äfven om de föllo på brännbara föremål.

Automobilgarager.

I och med automobilens allt större landvinningar hafva de åtgärder, som från brandteknisk och byggnadsteknisk sida göras till förhindrande af allt för stora brandkatastrofer inom de objekt, där dessa fordon uppställas, blifvit af allt större betydelse.

I det föredrag, som hölls på Svenska Brandchefsföreningens möte 1912 angående »Brandskydd i fabriker och eldfarliga inrättningar,» framhölls bland annat för Berlin gällande föreskrifter rörande automobilgarager såsom varande mönstergilla. Då frågan för hvarje dag, som går, blifver mer och mer aktuell äfven i vårt land, borde en redogörelse för hithörande förhållanden förtjänat ett särskildt intresse.

Berlinerföreskrifterna äro fastställda genom »Verfügung betr. Einrichtung von Räumen zur Unterbringung von Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren vom 14. Juni 1910,» och äro af följande innehåll:

1. Vagnar försedda med bensin- och andra förbränningsmotorer böra om möjligt anbringas i särskilda byggnader.

Användandet af kallrum för dylikt ändamål är i regel icke tillåtet.

2. Begränsningsväggarna i dessa byggnader skola utföras massiva.

Ivarje rum måste hafva brandfast tak och brandfasta skiljeväggar utan öppningar. De böra hafva en tjocklek af minst 10 cm.

Eventuellt förefintliga fönster och takfönster skola utföras af Siemensträdglas, elektroglas eller liknande material i järnramar.

Reparationsverkstäder skola vara skilda från själva vagnrummen genom brandfasta väggar utan öppningar om minst 10 cm. tjocklek.

3. I ett och samma rum få i regel endast 3 fordon inställas.

4. Det af oförbrännbart material utförda golvet skall vara oljefast, försedt med fall till en uttagbar uppsamlingsbehållare för eventuellt uttrinnande benzin eller liknande bränsle. Rester af benzin och liknande bränslematerial få i intet fall utsläppas i stadens kloaker.

För afledande af spillvatten kräfvcs tillstånd af polispresidiet afd. II.

5. Dörrar i fasaderna skola gå utåt. Dörrar och fönster under rum, hvilka tjäna till stadigvarande vistelseort för människor, skola vara försedda med minst 1 meter utskjutande skyddstak eller 1 meter långt nedgående skyddslister af oförbrännbart material.

Som oförbrännbart material räknas äfven de i anm. till § 2 mom 3 anförda.

6. Eldstäder få ej finnas i vagnrummen. Uppvärmning med lågtrycksång och varmt vatten äro tillåtna. Värmeelement och rör till dem böra på vederbörligt afstånd vara skyddade med galler eller perforerad järnbleck.

7. Belysningen må endast ske genom under lufttätt slutande kupor brinnande elektriska glödlampor med tätt slutande skyddsklockor, hvilka äfven böra omsluta lampans montering, eller genom tätt slutande utanför vagnrummen anbrakt ytterbelysning. För öfrigt gälla de af Tyska Elektrotekniker-Föreningen utfärdade föreskrifterna rörande anläggning af elektriska starkströmsinstallationer.

Där hvarest af drifttekniska hänsyn stiekkontakter (t. ex. för belysning vid fordonen) icke kunna undvaras, är intet att invända mot användandet af den s. k. von Eick'ska Stiekkontakten, om den genom utförande och användt material lämnar säkerhet för driften och anbringas minst 1.5 meter öfver golvet.

8. Vagnrummet får endast betridas med elektriska eller säkerhetslampor, system Davy.

Tändande af eld eller ljus, tändning och släckning af vagnslykter äfvensom rökning äro förbjudna. Dessa föreskrifter skola på i ögonen fallande sätt genom varaktiga anslag tillkännagifvas.

9. En kraftigt verkande ventilation vid golvet skall anläggas.

10. För magasinering af de för driften erforderliga förråden af benzin eller andra mineraloljor gäller förordningen af den 3 mars 1906.

I vagnrum och reparationsverkstäder få hvarken fyllda eller tomma kärl för benzin eller liknande vätskor uppställas eller med benzin genomdränkta, använda trasor, trassel e. d. förvaras.

Iuru dessa föreskrifter tillämpas i praxis framgår af nedanstående anmärkingar.

Anm. 1. Föreskrifterna gälla icke fordon med elektricitet som drifkraft. Ej heller gälla de fordon med behållare med mindre än 15 kg. benzin såsom t. ex. motorcyklar o. d. Detta är en afsevärd lättnad och har sin stora betydelse, då ju dylika fortkomstmedel numera användas mycket i affärslivet. Men skulle många sådana cyklar inställas i ett och samma rum, så kunna föreskrifterna tillämpas.

Anm. 2. Användning af kallrummen är en utväg, som användes för att skaffa det af många automobilägare så ifrigt önskad »garaget hemma.» Källarne göras tillgängliga genom fall eller ramper från gården. Polispresidiets afvisande ståndpunkt gentemot dylika anläggningar beror nog mindre på brandteknisk hänsyn, än på den principen att icke tillåta arbetslokaler i källare. Ett garage anses nämligen äfven om det ej är försedt med reparationsverkstad, såsom ett »rum afsedt för stadigvarande vistelse för människor.» då ju de för automobilens underhåll och skötsel erforderliga arbetena. (rengöring, eftersyn af motorn m. m.) där företagas. Större garagedrift kan emellertid förläggas till bottenvåningen och automobilerna efter verkställdt arbete nedköras i källaren, hvars användning i detta fall, såframt ej andra betänkligheter tala däremot, väl torde medgifvas.

Anm. till § 2. första st. Till brandfasta väggar enligt denna förordning räknas äfven lätta stenväggar med järninnlägg. s. k. Prusk-väggar.

§ 2. andra stycket. Ofta komma garager att inredas i äldre hus, som endast hafva träbjälklag. I dylikt fall är det i regel tillräckligt, om under det förefintliga bjälklaget anbringas ett nytt frittstående d. v. s. icke på bjälkarne fastgjordt tak af monierväf el. dyl.

§ 2. tredje stycket. Anordnandet af reparationsverkstäder kräfvcs på grund af nödvändigheten att i dem använda öppen eld särskilda säkerhetsanordningar. En fullkomligt genomförd begränsning af verkstaden mot garaget är på grund af det intima sammanhanget mellan de båda vanligen ytterst besvärande för den praktiska driften, men genomföres i regel rigoröst.

§ 4. »Oljefasta» äro egentligen alla massiva bjälklag och golf med undantag af sådana, som täckas med tegelstenar, enär här olja och benzin tränga in i stenarnas porer och i fogarne mellan dem. Refflade, fasonerade klinkers, vid hvilka vätska kan samlas i farorna, räknas ej heller som oljefasta. Att använda asfalt är förbjudet, då asfaltens löses af benzinen (se Svenska Brandchefsföreningens Protokoll 1911 sid. 27. Jämfrö därmed ofvan om »sten») Bäst är ett glättadt cementgolf.

§ 4. mom. 1 andra punkten. Martini-Hüneke hafva konstruerat en dylik apparat. Den finnes beskrifven i ord och bild i Feuerpolizei 1911 sid. 63.

§ 5. första stycket. Dylika skyddstak, som äro större än 2 kvm., räknas enligt Berlins B. O. såsom bebyggd yta. Deras anbringande är absolut erforderlig i de fall, hvarest garagets fönster och dörröppningar icke äro tillräckligt höga för att medgifva anbringande af de såsom surrogat erkända skyddslisterna af trädglas, monier e. d. Där det gäller att härbergera automobilerna med hög öfverbyggnad, komma dessa skyddslister att förbjuda sig själva.

§ 6 andra stycket. Äfven värmeelement kunna under vissa förhållanden gifva anledning till eldsvådor, om benzindränkta trasor och dylikt kommer i deras närhet eller hängas till torkning på dem. Skyddsomhöljet skall förhindra detta.



§ 7 andra stycket. Hvad den här omtalade von Eick'ska kontakten beträffar finnes den i ord och bild beskrifven i Berlins brandkårs årsredogörelse för 1909. Denna finnes i Svenska Brandchefsföreningens Bibliotek. Beskrifning öfver försök med densamma m. m. finnes intagen i T. f. B. 1912 sid. 116.

§ 9. Ventilation vid golfvet är nödvändig för att uppsuga och ut i det fria afleda benzinaångor. Vid mindre garager äro för ändamålet några tillräckligt stora gallerförsedda hål i undre delen af dörren fullt effektiva. (T. f. B. 1912 sid. 65).

§ 10. Mindre mängder benzín på fat förvaras bäst i en murad, med järnluckor försedd grop eller fördjupning på gården.

Det anförda bör jämföras med Svenska Brandchefsföreningens Protokoll 1911 sid. 27 afd. »Benzinrum».

Såsom totalomdöme om dessa föreskrifter torde kunna sägas: De äro onödigt stränga, delvis inkonsekventa, delvis ofullständiga och böra därför endast med varsamhet begagnas, då det gäller att utfärda nya för andra städer. Genom deras onödiga stränghet komma de att verka betungande, genom deras inkonsekvens äro de svåra att tolka och leda ofta till vanskliga meningsskiljaktigheter, hvilka verka fördröjande på utförandet och sålunda kunna tillfoga byggherre ytterligare förluster; genom deras ofullständighet blifva de ej effektiva. Det oaktadt gifva de dock en del värdefulla uppslag, som förtjäna att beaktas.

I § 2 kräfvés, att tak skola vara brandfasta. Ja till och med skiljeväggarne skola vara brandfasta. Detta är onödigt strängt och går vida ut öfver det, som man i den tillfredsställande säkerhetens intresse har lof att kräfa.

Ligger garaget fritt och på minst 6 meters afstånd från annans tomtgräns, så torde brandfasta väggar och brandfasta tak saklöst kunna undvaras och man kunna nöja sig med brandsäkra konstruktioner t. ex. röradt och utsadt trä. Sak samma gäller de inre skiljeväggarne. De behöfva ej heller vara af annat än brandsäkra konstruktioner.

Såsom exempel i detta afseende torde kunna framhållas, hurusom Taxamotor-Kompaniets garage i Köpenhamn, beläget omedelbart bakom Glyptoteket, är uppfördt af impregneradt trä, med skiljeväggar af samma material samt täckt med brandsäkert och mjukt material (se T. f. B. 1912 sid. 98) närmare angifvet: papp på impregneradt brädfoder. Hvilken skillnad i pris detta skall göra mot ett enligt Berlinerförordningen uppfördt garage, är ju tydligt.

Sammaledes med krafvet på det brandsäkra glaset. Enligt förordningen skola nolens volens *alla* fönster vara af detta material, äfven om garaget bildar en fristående byggnad för sig. I det omtalade garaget i Köpenhamn finnes ej en enda glasruta af eldsäkert glas. Garaget erhåller endast ofvanljus och dessa fönsteröppningar äro anbrakta såsom lodräta fönster å en afsats af taket. Vågräta fönster finnas ej. Denna anordning motsvarar fullt ut krafvet på den tillfredsställande säkerheten. Att sålunda föreskrifva brandsäkert glas öfverallt är ej behöfligt, ja, blifver ett fel, när därigenom priset drifves upp för hela anläggningen till en onödig höjd.

Å andra sidan måste medgifvas, att Berlinerföreskrifterna hafva sitt berättigande, ja mer, äro oundgängligen nödvändiga till åstadkommande af den tillfredsställande säkerheten, om automobilgarage anläggas i sådana byggnader, hvilka dessutom tjäna till bonings- och andra ändamål. Här kunna de brandfasta kon-

struktionerna vara på sin plats. Dock torde det äfven här böra sättas ifråga, om det icke i säkerhetsintresse är lämpligt, att något eftergifva i brandsäkerhet och som gengäld kräfva ökad röksäkerhet.

I regel torde emellertid vid nybyggnad den relativa eldfastheten, brandsäkerheten, vara fullt tillfyllest. Sannt är nog, att fall kunna inträffa, hvilka kräfva skärpta föreskrifter, men för dessa enstaka fall får ju ej en hel förordning göras onödigt sträng.

Brandchefen i Leipzig, Branddirektor Reddemann, vil den mest kompetente på området och specialist på det förebyggande brandskyddet, föreslår följande formulering af en förordningsparagraf i berörda afseendet:

»Rum till motorvagnar i fristående byggnader äro i regel brandsäkra väggar och tak tillräckliga. Skiljeväggarne mellan de olika lokalerna skola vara brandsäkra. Reparationsverkstäder måste vara skiljda från vagnsrummen genom brandsäkra väggar utan öppningar.

Rum för motorvagnar i byggnader, hvilka tjäna till bonings- eller andra ändamål, måste begränsas genom brandfasta väggar och tak. Fönster och takfönster skola utföras af eldsäkert glas i järnramar. Dessutom böra dörrar förses med minst 1 meter utskjutande skyddstak eller 1 meter nedgående skyddslister af oförbrännbart material.

Ofvan nämnda lokaler för motorvagnar böra vara så belägna och så säkrade, att en brand i dem eller till dem hörande arbetsrum icke kan komma att genom rök eller eld göra egen eller angränsande byggnads trappor och utgångar opasserbara.»

Enligt Berlinerförordningen är uppvärmning endast tillåten medels lågtrycksånga eller varmvattensystem. Detta är väl strängt. Hvad skulle hindra, att man t. ex. anbrakte en kakelugn genomgående för tvänne rum, om denna kakelugn eldades från ett rum, som icke stod i någon som helst direkt förbindelse med vagnsrummet? Naturligtvis får en dylik kakelugn icke äga några metalldelar, som vid eldning kunna blifva glödjande. (Se Müller: Grundlagen sid. 99).

I förordningen fattas bl. a. bestämmelse om, att i vagnsrummet ej må finnas öppningar å skorstenspipor, ej ens om de äro utfyllda med sotluckor. En dylik föreskrift är nödvändig.

Vi vilja här icke underlåta att fästa uppmärksamheten på ett föredrag, som just beträffande denna sak hölls af Brandchefen i Hannover, Branddirektor Effenberger, på den internationella brandkårskongressen i Bruxelles år 1910 och som finnes intaget i kongressens protokoll. Det finnes ock i Archiv für Feuer-schutz-, Rettungs- und Feuerlöschwesen för år 1911 fjärde och femte häftena, sid. 28 ff. och 34 ff.

Vidare kan framhållas, hurusom Müller i sina Grundlagen für die Anwendung von Feuer-schutz-Einrichtungen und für die Handhabung feuerpolizeilicher Vorschriften sid. 97 egnat ett kapitel å Feuerpolizeiliche Vorschriften für Automobil-Garagen. Då han emellertid ej har en fullt konsekvent genomförd terminologi torde särskildt hans uttalanden beträffande användandet af brandfasta och brandsäkra konstruktioner böra mottagas med viss försiktighet. Eljest innehåller hans framställning en del goda uppslag och anvisningar.

De hittills behandlade föreskrifterna hafva rört sig om sakens byggnadstekniska sida, men lämnat den brandtekniska oberörd.

Beträffande de brandtekniska bestämmelserna vilja vi följa den af Müller i hans Grundlagen såsom särskildt beaktansvärd framställda, af Brandchefen i Graz, Branddirektor Quirin, utarbetade förordningen,

hvilken antogs af stadsfullmäktige därstädes den 11. April 1911.

Föreskrifter rörande drift.

1. Mottagas andras fordon till förvaring, så hafva ägare och förare för dessa fordon att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som lämnas af ägaren till automobilgaraget eller af dennes ombud.

2. Fordon skola så inställas, att man lätt och öfverallt kan komma till hvarje fordon och bekvämt kan utföra erforderliga arbeten.

3. Fordon med läckande bensenbehållare få ej inköras förr än denna blifvit fullkomligt tömd; fordon med varmgångna maskindelar få först efter fullständig afkyllning inställas.

4. Innan fordonen inställas skola med fri låga brinnande lyktor släckas; tändning af dylika lyktor i vagnsrummet är förbjuden, likaså att därstädes ladda fordon med elektricitet.

5. Fordon skola efter inkörandet genast och till alla delar försättas ur drift; sättes fordon i drift, måste det genast lämna vagnsrummet.

6. Arbeta, såsom putsning, rengöring, smörjning bör företagas i tillräckligt upplyst rum; dock är hvarje bortkastande eller kvarlämnade af oljedränkta trasor, putsmedel, smörjmedel, oljerester o. d. förbjudet. Alla oljerester, oljedränkt trassel och eljes oljedränkta föremål, som användts vid detta arbete, skola genast efter dettas afslutande förvaras på brandsäkert ställe utom vagnsrummet eller uppbrännas. Rester af benzin få ej ledas ut i stadens kloaksystem.

7. I vagnsrum är hvarje arbete, reparation, maskinförändring, som kräfver användande af eldfarliga ämnen, starkt slående verktyg (gnistor), lödlampor, bar eld eller glöd förbjudet, äfvensom uppladdning af fordon med elektricitet.

8. Noggrann uppsikt bör hållas med, att på fordonen medförda karbidföråd eller bensinföråd hållas väl tillslutna, under det fordonet står obegagnadt i vagnsrummet.

Handhafvande af benzin.

Efterföljande bestämmelser gälla för alla slag af benzin, för benzinliknande och för fordonens drift erforderliga vätskor, af hvad slag de vara må:

1. I alla vagnsrum, hvilka äro förenade med benzinlager, benzinskötsel, benzinhandel, bör benzinlagret noggrant isoleras från vagnsrummet; bensenlager måste motsvara ministerialförordningens föreskrifter. Särskildt får ingen förbindelse, likgiltigt af hvilket slag, finnas mellan lager- och vagnsrum.

2. Vagnsrum och reparationsverkstad få aldrig tjäna till lagring eller tillfällig förvaring af benzin och liknande vätskor.

3. Transporterandet af benzinföråd från gata till lager får aldrig ske genom vagnsrum.

Benzinen får endast transporterats i behållare och kärl af järn, väl tillslutna och absolut icke läckande; transport i öppna eller halft tillslutna kärl är förbjuden. Skall benzinen direkt från gata tappas på lagerbehållare, så får detta ske endast medels pump- eller suginrättning genom fullkomligt slutna ledningar af metall; användning af gummi- eller hampslangar är därvid förbjuden; tillåtna äro täta metallslangar.

Under det detta arbete pågår, är det förbjudet för alla de närvarande och särskildt arbetspersonalen att röka, tända eller använda ljus och eld äfven på gatan.

Föreliggna särskilda omständigheter, så kan fordras, att öfverförandet af benzinföråd sker genom sluten ledning med användande af kolsyra som tryck.

4. Alla i benzinlager och i vagnsrummet till lagring, transport, om- och påtappning af benzin tjänande behållare och kärl måste kunna stängas, och skola städse hållas stängda; alla dessa kärl skola vara s. k. »explosionssäkra kärl» och försedda med pålitliga säkerhetsplomber o. d. anordningar. (Explosionssäkra kärl system Salzkotten i Westfalen o. a.)

Blifver ett sådant kärl defekt, äfven i minsta mån, får det ej längre användas, och skall afhängas ur benzinlagret och vagnsrummet.

5. Mottagning och utlämnande af benzin från lagret får endast ske genom en därtill af ägaren utsedd person och på explosionssäkra kärl.

6. Har anläggningen ingen explosionssäker, normalt anlagd, med tappningsledning, måtare, pump o. s. v. utrustad aftappningsstation, dit fordonen kunna köras för att hemta benzin, så må kunna medgifvas, att fordonets behållare fyllas med benzin i vagnsrummet, men endast omedelbart före fordonets utkörande, samt under förutsättning, att ingen farlig rubbning kan inträda eller hotas att inträda i hela anläggningen eller dess drift genom förfarandet.

7. Fordon och benzinbehållare, hvilka fyllas vid ofvan anförda anläggning, stå under uppsikt af anläggningens personal så länge fordonen uppehålla sig på dess grund eller äro inom 6 m. afstånd från densamma.

8. I privata vagnsrum må en mängd af intill 100 kg. benzin kunna uppläggas, om benzin lagras och förvaras på plåtkärl, som äro försedda med explosionssäkra lås, och om inrättandet af en i det fria belägen benzinkammare eller kallare på grund af lokala förhållanden anses omöjlig att åstadkomma.

9. Vid användning af system Martini-Hüneke kan benzin intill en mängd af 1,000 kg. få lagras.

Järnbehållaren skall då vara försedd med ett 1 m. tjockt jordlager. Tappnings- och fyllningsställen skola tydligt angifvas såsom sådana, och, om de ej användas, hållas under lås.

Eldsvådor i vagnsrum.

1. Tjänstepersonalen i ett vagnsrum bör vara förtrogen med närmaste brandskäps plats och med sättet för brandkårens allarmering genom detta.

All anställd personal skall vara undervisad att i händelse af brand *genast* allarmera brandkåren och *samtidigt* med all kraft söka bekämpa elden.

2. Till förebyggande och till bekämpande af eldsvådor i vagnsrum och eldsvådor i benzinlager, skall ägare (förvaltare) af dylika anläggningar vara förtrogen med förandet och behandling af fordon och med de faror, som handhafvande af benzin medföra.

Han är skyldig att göra sin personal förtrogen med alla dessa förhållanden och särskildt med utförandet af de erforderliga släckningsarbetena.

3. I hvarje vagnsrum och hvarje bensenlager skall, allt efter anläggningens storlek, på två eller flera ställen finnas impregnerade släckningsdukar, släcknings säckar och sand eller fint grus i torrt tillstånd samt erforderliga skyfflar. Med dessa medel kunna utbrytande eldsvådor i benzin med fördel bekämpas; släckningen sker därigenom, att nämnda medel kastas på elden.

4. Förekomma andra eldsvådor än benzinbränder, så skall vattenledning, som icke får saknas i dylik anläggning, med full kraft igångsättas.

Vidare torde vara att rekommendera att anskaffa handeldsläckningsapparater, system Perkeo, hvilka vid ingripande i rätt tid säkert släcka börjande eldsvådor.



Brandsynep Praxis.

IV.

I T. f. B. Maj 1912 sid. 50 har W—m gjort en förfrågan angående sotning.

I Svenske Skorstensfejarens n:r 1 1913 sid. 5 redogöres för ett prejudikat i detta fall samt ett fall af brandsynep Praxis, som förtjänar att beaktas af brandcheferna och brandsyneförättarna.

Skorstensfejaremästare A. W. Håkansson, Hudiksvall, meddelade på sammanträde, hållet med norra kretsen af Sveriges skorstensfejaremästareförening i Upsala den 6 Februari 1913, hurusom de vid en brandsyneförättning å Statens järnvägars hus i Hudiksvall gjorda anmärkningarna lämnades utan afseende med den motiveringen, att järnvägen höll särskild brandsyn och hade annan skorstensfejare.

Saken öfverklagades och gick vidare till Kungl. Maj:t, som fastställde, att de af stadens brandsyn gjorda anmärkningarna omedelbart skulle afhjälpas.

Senare fastställdes äfven, att det ålåg stadens skorstensfejare att ombesörja sotningsarbetet i nämnda byggnader.

Detta prejudikat bör hälsas med tillfredsställelse af alla parter, ty i och med detta har erkänts samhällellens rätt att skydda sig mot eldfara genom bristfälligheter i staten tillhöriga inom stadsplanen belägna byggnader, hvilka hittills ansetts såsom särställda i detta afseende. Man har därvid ex analogia utgått från stadgandet i B. St. § 43 jämfördt med Kongl. Br. den 5 November 1875, Sv. Förf.-saml. n:r 93.

Prejudikatet gifver sålunda rätt åt den af Kungl. kommittén för utarbetande af ny B. St. för riket i F. t. B. St. § 66 samt i motiveringen till denna § sid. 103 uttalade åsikten, att »det synes vara med god ordning öfverensstämmande, att sådana föreskrifter, som afse att — — — bereda skydd mot eldfara, jämväl skola äga tillämplighet beträffande dylika byggnader» (statens).

Man jämföre härmed en artikel i Svenska Stadsförbundets Tidskrift, Band 3, n:r 2, 1911, sid. 71: G. Holmdahl: Stadsplanep Praxis: »Med fullt fog torde emellertid kunna ifrågasättas, om icke samhällena med rätt kunna fordra kontroll öfver dylik byggnadsverksamhet att den icke blir — — — riskabel ur eldsäkerhets-synpunkt».

Det anförda prejudikatet kan ju tolkas som ett steg i den antyddä riktningen. —f.

Nyanskaffning.

Norrköpings nya — redan under föregående år i korthet beskrifna — automobil införöfvades den 22. Februari detta år med stadens brandväsende. Då detta fordon är afsedt för helt olika användning mot den nyligen beskrifna Stockholmsautomobilen och, då vi nu äro i tillfälle att lämna en fullständigare redogörelse för fordonet, införa vi härmed ett par afbildningar af densamma.

Fordonets chassis jämte fotbräden, skyddsskärmar, förarens och belysningsarmatur är levererad af Aktiebolaget Scania-Vabis. Öfverbyggnaden i öfrigt samt monteringen af brandredskapen är verkställd vid brandkårens egna verkstäder.

Automobilredskapsvagnen är afsedd att transportera 10 å 12 man samt upptager därjämte följande materiel: 1 mekanisk steg, afbröstningsbar, om 22 meters höjd, levererad och konstruerad vid Allmänna

5. Har ett fordon i vagnsrummet råkat i brand, så måste man genast och så energiskt som möjligt söka släcka denna eld, eller fordonet, om så skulle låta sig göra, köras ut ur vagnsrummet.

6. Har benzinbehållare vid fordonets brand blifvit varm, så skall den först kraftigt afkylas, och först därefter, sedan den blifvit fullkomligt afkyld, må den öppnas.

Af de anförda förordningarna framgår, att beteckningen »automobilgarage» omfattar hvarje förvaringsställe för automobiler, inom hvilket motorfordon med benzinbehållare, rymmande öfver 15 l. benzin el. dyl. vätska, uppställas till ett antal af öfver 2 å 3 eller i hvilket flera mindre motorfordon uppställas. Af Berlinerförordningen vill det emellertid se ut, som om äfven privat ägares skjul eller rum för uppställande af en automobil skulle falla in under förordningens föreskrifter. Huru härvid skall underföras enligt Grazbestämmelserna, framgår ej tydligt.

Det vill sålunda synas, som om nödvändigt är, att i förordning först och främst klart angifvas, på hvilka objekt förordningen skall äga tillämplighet: om på alla vagnsbuss och skjul för automobiler, äfven privatpersoners för privat bruk afsedda, eller endast för vissa i offentlig trafik gående vagnar. Eljest löper man lätt risken, att tolkningen af bestämmelserna leder till vanskligheter och bryderi samt att dessa blifva antingen onödigt stränga eller för eftergifvande.

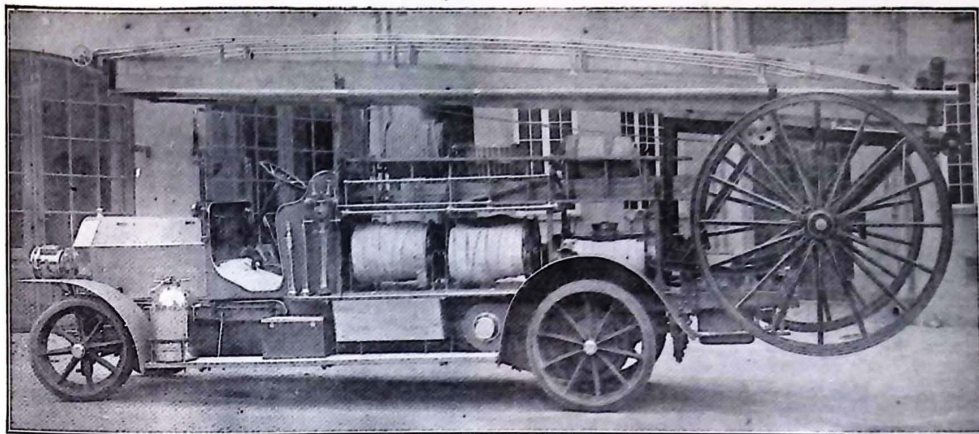
Huru man i stad, där sådant kan anses vara af nöden, skall gå till väga för åstadkommande af föreskrifter på området, framgår af stadgandet i § 20 af Kungl. Maj:ts Nädiga Ordningens-Stadga för rikets städer af den 24 Mars 1868. Härmed torde ock jämföras K. M:s Utslag 1903, genom hvilket stadgande, som ej blifvit på i denna § föreskrifvet sätt kungjordt, ej ansågs tillämpligt. Se nytt Juridiskt Arkiv 1903 sid. 110. Med 20 § bör ock jämföras samma stadga § 2 tredje stycket samt § 23.

Af det anförda framgår, att automobilgarage-frågan ej endast berör storstaden, den är aktuell och kräver sin lösning äfven i de mindre. De anförda förordningarna samt den angifna litteraturen blifva vid eventuellt utarbetande af förslag till förordningar af värde i den mån, som desamma visa sig öfverensstämmande med och kunna anpassas efter stadgandena i K. F. den 26 November 1875. Sv. F. S. n:r 97, 98, 99 med däri senare införda ändringar och tillägg.

Brandfara genom automobiler.

Föreningen af de i Tyskland arbetande privata brandförsäkringsbolagen har utarbetat en noggrann statistik öfver motorvagnsförsäkringarna under 1908—1911. Under dessa 4 år hade hos tariffbolagen varit försäkrade 24,480 automobiler med en total försäkringssumma på 176 mill. mark. Premierna på dessa försäkringar uppgingo till 1,64 mill. mark. Antalet skaderegleringar uppgick till 806 och skadeersättningarna till ett belopp af 1,15 mill. mark eller rundt räknadt 70 % af premierna.

Af statistiken framgår, såsom ju var att vänta, att benzinvagnarna ställa sig betydligt ogynnsammare än de elektriska fordonen.



Brandredskapsaffären i Stockholm, 1 fast kolsyrespruta om 160 liters rymd och ett arbetstryck af högst 6 kg., 2 st. bärbara kolsyresprutor om 40 liters rymd hvardera, samtliga dessa tillverkade vid Henrikssons Sprutfabrik i Stockholm, 650 meter slang å 6 st. slangrullar, 3 brandposthufvud, 3 brandpostnycklar, 1 frostkransnyckel, 8 strålrör, 2 hakstegar, 4 skarfstegar, 1 språngsegel, 1 korg med lifräddningslina, 2 lifräddningsgördlar, 1 rökskyddsapparat med 30 meter luftslang med mikrofon och luftpump, 1 lifräddningssäck, 1 par gummihandskar, 1 bultsax för afklippning af elektriska starkströmsledningnar. 1 apparat för kortslutning af spårvägens elektriska kraftledning, 4 elektriska och andra lyktor, 2 pytsar, 2 större pikyxor, 2 järnspett, 1 låda innehållande facklor, slangbindlar, slanghållare m. m., 1 låda för diverse verktyg m. m.

Den rörliga belastningen må uppgå till 3,000 kg. Med ofvanstående utrustning, men utan bemanning väger hela fordonet 5,444 kg.

Automobilens totallängd är 6 meter, bredd 2 meter. Hjulringarna äro massiva med dimensioner fram 820 × 120 mm. samt bak 950 × 100 mm. Motorn om 50—60 hkr är 4 cylindrig med diameter och slag 135 × 150 mm. Smörjning automatisk. Tändningen är magnet-elektrisk och accumulator-tändning. Kraftöverföringen sker medelst kedjor och är växel-lådan försedd med 4 utväxlingar för gång framåt och

1 för gång bakåt. Benzinbehållarne äro två samt explosionsfria och kunna tillsammans inrymma 65 liter. Beträffande körförmågan har automobilen på ett utmärkt sätt uppfyllt kontraktsbestämmelserna. Med en belastning af ofvanstående materiel samt 11 man och vid normalt väglag har automobilen visat sig kunna på högsta utväxlingen passera alla inom Norrköpings stad förekommande gatustigningar, därvid farten i stigningar om 1 på 12 uppgick till öfver 30 km. pr timme. Högsta farten på jämn gata eller väg ca 60 km. pr timme. En tur mellan Norrköping och Linköping, en sträcka om ca 5 mil i dåligt väglag och med ofvanstående belastning tillryggalades på 1 timme och 25 minuter. Vagnens fjäderanordningar äro utmärkta, så att gången är mjuk äfven å gator belagda med s. k. fältsten.

De uppnådda resultaten med denna brandautomobil och dess utförande för öfrigt visa tillfallo att bolaget Scania-Vabis äfven på detta område kan upp-taga täflan med utländska konkurren-ter.

Ludvika har nyligen från E. Fromell, Sundsvalls brandstation, mottagit en 15 meters mekanisk stega, hvilken den 29 Mars afprovades inför brandnämnden och ett tusental intresserade samhällsmedlemmar. Det meddelas, att stegens klargörande och hifvande på 30 sekunder väckt särskildt uppseende och att belä-tenheten varit allmän.

Rättelse. I beskrifningen öfver Stockholms auto-mobilspruta i häfte nr 2, sid. 14 har felaktigt införts att dess längd är 2,06 m., hvilket bör vara 6,2 m.

Från eget land.

Örebro. Brandkåren har under år 1912 varit allarmerad för eldsvåda eller eldsvådetillbud 13 gånger, soteld 6, falskt larm 1 gång.

Brandskadeersättning har utbetalats med kronor 13,631: 78 för fast egendom och 3,493: 49 för lös egen-dom, summa kr. 17,125: 27.

Uppsala. Brandkåren har under år 1912 varit allarmerad 23 gånger, hvaraf för eldsvådor eller tillbud till dylika 11 gånger, soteld 6 gånger, kontakt 1 gång, falskt allarm 4 gånger samt inspektion 1 gång. Sam-



manlagda beloppet af utbetald brandskadeersättning utgör kr. 1,979: 22, hvaraf för fastigheter kr. 1,363; — och för lösöre kr. 596: 22.

Borås. Brandkåren har under året varit allarmed 21 gånger, däraf för eldsvådor eller eldsvådettillbud 15 gånger, soteld 2 gånger, skogsbrand 2 gånger och till följd af falsk larmsignal 2 gånger.

Brandskadeersättning har utbetalts med 309,780: 80 kr. och hela försäkringsvärdet af den af eldsvåda skadade egendomen har uppgått till 1,538,090 kr.

Vesterås. 25-årsjubileum såsom brandkårsman kunde den 9. Febr. brandmästaren vid Vesterås brandkår K. F. Sandberg fira. Han antogs nämligen den 9. Febr. till brandman vid Stockholms brandkår, där han befordrades till korporal. År 1897 anställdes han såsom brandmästare vid Vesterås brandkår, där han fortfarande kvarstår. På jubileumsdagen öfverlämnades i närvaro af brandstyrelsen och brandkåren till brandmästare Sandberg en gåfva med inskription, hvarvid brandstyrelsens ordförande uttalade brandkårens och samhällets tack för långvarigt och pliktroget arbete samt en af brandkorporalerna framförde kamraternas hyllning.

De farliga lifräddningsöfningarna.

En fransk brandkärstidning onstalar hursom vid en lifräddningsöfning med linapparater den »räddade», en brandman, som fastgjort räddningslinan i skarpet, störtade från 3:dje våningen ned på en bänk(!) under öfningstornet och studsade från denna ut på gården. Orsaken till olyckan var, att ringen i skarpet lossnade, om till följd af fel i konstruktionen eller på grund af ålder och dåligt material kunde ej afgöras.

Jämför T. f. B. 1911, sid. 104.

Använd aldrig lefvande material vid dylika öfningar!

Från utlandet.

Automobilspruta för Köpenhamns brandväsende.

Nyligen ingick Köpenhamns nya automobilspruta, med hvilken det under de sista månaderna hållits flitiga prof, såsom fast led i hufvudbrandstationens släckningsmateriel. Sprutan skall deltaga i hvarje utryckning och kommer säkerligen att blifva populär.

Profven hafva varit dels kör- och dels pump-prof. Två gånger har man utan afbrott kört hundra kilometer utan fel. Vid annat tillfälle har man pumpat oafbrutet i 9 timmar och pumpen arbetade fullt tillfredsställande. Oaktadt vagnen med sina 12 mans besättning, 1 förare, 1 maskinist, 2 förmän och 8 brandmän, väger 12,000 skp., gör den en fart af 55 km. i timmen.

Genom 6 slangar utkastar den 2,000 l. vatten i minuten och den är i stånd att från alla slangarna sända vattnet 60 m. högt. Naturligtvis har den både akkumulator- och magnettändning samt dessutom en dynamo, som levererar ljus. Kostnaden har varit 25,000 kr., hvilket, i betraktande af att den kan göra tjänst ett tjug år, icke är något att tala om.

Man framhåller nu behovet af en bättre befälsautomobil under erinran om fördelen af att sådan före öfriga fordon framkommer till brandstället, så att orientering hinner verkställas.

Den frivillige (från tyskan). En person, som bodde långt utom sambället, i hvilket fanns frivillig brandkår, tillfrågades, hvarför han anmält sig som medlem af frivilliga brandkåren. Han kunde ju aldrig höra larmsignalen. Den frivillige svarade: »Jo, ser du, om jag inte tillhör frivilliga brandkåren, så måste jag betala 10 mark mer i skatt om året; om det brinner och jag uteblir, så får jag böta en mark. Nu brinner det i medeltal 2 gånger om året; det kostar mig alltså 2 mark. Facit visar, att jag på det sättet årligen sparar 8 mark!»

Litteratur.

»Tabeller öfver slangdiametrar, munstycken och vattentryck samt strålhöjd och strållängd m. m. vid brandsprutor.» Utarbetad af W. A. E. Welamson, konstruktör vid Ludwigsbergs verkstads afdelning för motorsprutor. Såsom i inledningen angifves äro tabellerna öfver strålhöjd och strållängd uträknade med tillhjälp af Prof. Richerts formel, och synes däraf att dessa tabeller för hvarje brandman böra vara välkomna såsom hjälpreda vid begagnandet af dennes förut gifna föredrag om vattentryck, men dessa tabeller gifva dessutom god ledning vid bedömande af munstycken, något som väl visat sig vara behöfligt.

Rekvistion sker direkt hos utgifvaren, adress Hornsgatan 77, Stockholm. Priset är kr. 1,25.

Händt.

April.

- 1292, 5. Innsbruck. Storbrand, som förstör nästan hela staden.
1572. — Eldsvåda å Stockholms slott, hvarvid en mängd tapeter, gobeliner, blefvo förstörda.
1573, — Arboga kungsgård, som då beboddes af Cecilia af Vasa, nedbrann.
1627, 21. Wien. Storbrand vid Singerstrasse, som förstörde 145 hus. Elden spred sig till förestäderna Salzgies och Leopoldstadt.
1636, 17. Innsbruck. I krutverket utbröt eld, som raskt spred sig till angränsande hus, bl. a. till lejongården i slottsparken och innebrände alla djuren. Slottet Ruhest med dess stora tafvelsamling och alla konstskatter samt det praktfulla Leopoldskapellet blefvo härvid förstörda.
1649, 28. Placat om tomter i Stockholm byggande och sallande, dess värderingh och om Brädebodars bortrifvande utfärlas af Drottning Kristina.
1682, 19. Wien. I venetianske gesandtnes hus utbryter en eldsvåda, som förstör 11 andra hus.
1683, 28. Stockholm. Förbud mot att uppgöra eld ombord å fartyg i hamn och vid bro utfärdas.
1703, 27. Förnyadt påbud i Stockholm att förse sig med den i brandordningen anbefallda redskapen.
1722, 20. Brandordning för Steiermark, Kärnten, Krain, Görz och Gradiška utfärdas af Kejsar Karl VI.
1726, 24. Wien. Storbrand vid Wieden, 12 hus.
1754, 5. Skogsförordning för Österrike till förebyggande af skogseld.
1762, 24. Luleå nedbrinner.
1762, 25. Torneå nedbrinner.
1780, 30. London. Storbrand, 30 hus.
1794, 9, 12, 18. Regeringsförordningar för resp. Öfre Österrike, Mähren och Böhmen meddela en afhandling om det af Nils Nyström i Norrköping uppfunna medlet att öka släckningsförmågan hos vatten.
1796, 14. För Böhmen utfärdas en förordning som rekommenderar en viss typ för en med släckningsredskap utrustad vattenvagn, som sedan var i bruk till i midten af 1800-talet.
1799, 11. Wien. Storbrand vid Nussdorf, 22 hus.
1826, 17. Kejsarligt hofkansliedikt för Österrike, som tillerkänner räddningsmedalj åt personer, som med fara för eget lif räddat folk ur eld.
1873, 5. Lag för Mähren angående de frivilliga brandkårens rättsliga ställning.
1878, 28, 29. Österrikiska ständiga Brandkårsuskottet bildas och beslut fattas att anordna Österrikiska brandkårskongresser.