

TIDSKRIFT

FÖR

BRANDVÄSENDET

Band 8.

MARS 1917.

N:r 3.

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

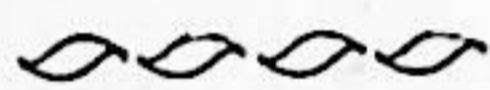
REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIFVARE:
LÖJTNANT E. ENANDER, GÖTEBORG.
REDAKTIONENS ADRESS: GÖTEBORG 7. RIKST. 59.

Minimiannonspris 80 öre pr centim.
Utkommer med 12 nummer pr år.

Tidskrift för Brandväsendet.

Till dem af tidskriftens gamla prenumeranter, som ännu icke förnyat pren. för innevarande år, kommer Red. att efter den 30 denna månad pr postförskott sända kvitto å pren. avgiften Kronor 5:—, och får Red. höfligast anhålla, att dessa postförskott blifva vederbörligen utlösta.

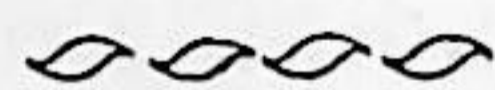
Om någon ev. icke önskar fortsatt pren. torde meddelande härom godhetsfullt insändas till Red. före ofvannämnda datum. *Red.*



Svenska Brandchefsföreningen.

Nyttillkomna medlemmar:

Svedala: H. Åbjörnsson, b. Ingenjör.
Östhammar: E. Ehrengren, b. Bokhandl.
Gamleby: J. Bohman, b. Kamrer.
Borlänge: A. Tapper, b. Handl.



Revisionsberättelse.

I egenskap af Svenska Brandchefsföreningens revisorer, hafva vi undertecknade genomgått och granskat Föreningens räkenskaper för år 1916, därvid icke gifvits anledning till anmärkning.

De i nedanstående tablå lämnade uppgifterna äro i öfverensstämmelse med räkenskaperna, hvilka i öfrigt äro förda med noggrannhet och alla kassaposter vederbörligen verifierade samt kontanta behållningen till år 1917, kronor 1,602: 51, finnes insatt i Sydsvenska Kreditaktiebolaget i Eksjö.

I anledning häraf få vi sålunda tillstyrka full ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattar och särskildt framhålla det omsorgsfulla och oegennyttiga arbete

som föreningens kassaförvaltare och räkenskapsförare nedlagt.

Mariestad och Falköping den 24 februari 1917.

J. F. Norrlander.

J. A. Ahlberg.

Brandchef i Mariestad.

Brandchef i Falköping.

Tablå öfver Svenska Brandchefsföreningens räkenskaper för år 1916.

Inkomster:

Behållning från år 1915	Kr. 1,901: 36
Årsavgifter, erlagda under år 1916 af 170 medlemmar	» 890: 25
Bidrag af brandförsäkringsbolag	» 1,400: —
Inkomst af återstående annonser i årsprotokollet 1915	» 40: —
D:o D:o 1916	» 180: —
Försäld litteratur	» 296: 11
Årssammanträdesavgifter	» 120: —
Försälda medlemsmärken	» 3: 50
Inkomst af verkställda utredningar ..	» 73: 90
Bankränta för år 1916	» 86: 04

Summa Kronor 4,991: 16

Utgifter:

Postporton, telefon och telegram samt fraktaavgifter, expeditiomateriel jämte maskinskrifning m. m.	Kr. 679: 12
Biljettkostnader m. m. för resor till sammanträden	» 308: 40
Inköp af litteratur och scioptikonbilder samt kostnader för tryckning af årsprotokoll, böcker, medlemsförteckning m. m. och utredningar	» 2,175: 22
Årssammanträdeskostnader i Lysekil ..	» 138: 11
Sekreterarearvode	» 50: —
Medlemsmärken	» 37: 80

Summa Kronor 3,388: 65

Behållning till år 1917

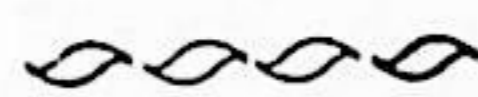
» 1,602: 51
Summa Kronor 4,991: 16

Inkomster:

Gåfva af onämnd gynnare	Kr.	500:—
Ränta under år 1916	»	6: 67
Summa Kronor			506: 67

Utgifter:

Behållning till år 1917 och inestående i Sydsvenska Kreditaktiebolaget, Eksjö			
Summa	Kr.	506: 67	



Bör en brandkår vid öfvergång till automobildrift slopa alla hästfordon?

Med anledning af efterföljande artikel från Byggnadschefen i Västerås upptaga vi ånyo rubr. fråga till diskussion, och hoppas vi, att herrar brandchefer vilja delgifva T. f. B:s läsare sina under den gängna snöriska vintern i saken gjorda erfarenheter.

Red.

»Hästfordon eller automobiler?»

Då frågan om utbytandet af hästfordonen mot automobiler sannolikt kan väntas återkomma i ett flertal samhällen, kan det för dessa tvifvelsutän vara af intresse att få del af de erfarenheter, som i detta fall gjorts i Västerås. För någon tid sedan anskaffades här en brandautomobil om 50 à 60 hkr. med en vikt på chassiet af 3,000 kg. och försågs denna automobil med en pump, vägande c:a 500 kg., en stege vägande 800 kg., slangrullar och öfrig utrustning, så att den bemannad och klar för uttryckning kom att väga 6,000 à 7,000 kg. Vid en första proftur i några tums nyfallet snö och slirigt väglag visade sig maskinen gå klanderfritt, men de erfarenheter, som nu senare gjorts under innevarande vinterföre hafva ej varit af uppmuntrande slag. Under tecknad har ett par gånger varit med och deltagit i körförsöken och får på grund af dessas resultat påstå, att automobilen ifråga vintertiden under nu rådande före visat sig vara fullkomligt olämplig som eldsläckningsredskap, då det icke funnits möjlighet att taga sig fram med den till åtskilliga delar af samhället. Bilen är synnerligen svårstyrd därigenom, att framhjulen gräfvat sig i snön, och bakhjulen verka närmast som pästrissor på snölagret, de borra sig ned till den fasta marken, äfven om snön i körbanan sedan veckor pressats samman af trafiken på gatan. Det hela synes mig tyda på, att automobilen är för tung i förhållande till hjuldiametern, och den lätthet, hvarmed man i samma före tager sig fram med en vanlig personbil visar, att ett par lättare maskiner varit att föredraga framför den nuvarande brandbilen. I hvarje händelse har det här i staden visat

sig omöjligt att för närvarande afvara den gamla hästmaterielen. Med nöje återkommande till frågan, om någon af automobilindustriens män önskar en diskussion.

Högaktningsfullt
Gösta Smitt.

Som ett första inlägg i diskussionen vill Red. här framlägga några synpunkter, inhämtade vid samtal i frågan med »bilmän».

För att automobiler skola kunna komma till rationell användning erfordras en mot deras storlek och tyngd svarande beskaffenhet hos vägen, som skall befaras.

Detta gäller för alla årstider.

Söker man med automobil af större totalvikt befara våra svenska landsvägar och gator finner man framkomligheten starkt begränsad.

Redan under högsommaren är man sålunda hänvisad till att välja bilen efter vägen.

Vintertiden ställer sig saken enahanda. Då snön fallit är nödvändigt undanskaffa densamma, där man vill uppehålla automobiltrafik. En hård vägbanå, exempelvis en gata, som eljest med lätthet bär ett visst automobilfordon, kan blifva omöjlig att befara med detta fordon om den förses med ett icke bärande öfverdrag af snö. I städerna förekommer ofta, att man efter snöfall kastar ut snön från trottoarerna på gatan, där den blir liggande och efter hand tillpackas tillräckligt för att bära den lättare trafiken. För ett tyngre fordon erbjuder den däremot samma slag af bärighet, som en af jord byggd väg. Hjulen skära igenom och arbeta sig ned till gatubeläggningen i så djupa spår, att all framkomlighet är utsluten, trots motorstyrkan kan vara tillräcklig att alltjämt drifva hjulen rundt.

Vid val af brandfordon får man taga hänsyn till dessa omständigheter. Önskar man ett fordon, som är framkomligt äfven vintertid på gatans packsnö, så får dess vikt anpassas därefter.

Inom brandkårsvärlden hafva de stora automobiler med totalvikt af 6 till 7 tons emellertid blifvit mycket gouterade, då man kunnat å dessa medföra spruta, hög stege, massor af redskap och slangar förutom ett tiotal brandmän och sålunda på en vagn kunnat samla så godt som fullständig eldsläckningsattiralj och betydande bemanning. Där en dylik vagn kan med utnyttjad fart köras till brandstället, bringar den också en utomordentlig hjälp och kan betala sig på en enda uttryckning.

Där vägförhållandena sommar eller vinter åter lägga hinder i vägen för så tunga vagnars framkomlighet måste brandattiraljen och manskapet uppdelas på flera mindre fordon eller får anskaffas både tunga och lätta automobiler. De lokala förhållandena: icke blott vägbanan, utan aktionsradien, byggnadssättet m. m. måste föllas utslaget vid val af brandvagnstyper.

Brandfaran inom industrier.

Textilindustri.

c. Ullspinning.

Ullen, fårets hår, är i rent tillstånd ett icke lätt antändbart ämne. Man kan t. o. m säga, att den endast med svårighet förbrinner. Men tillsammans med andra ämnen brinner den och förstöres snabbt, om den utsättes för mera afsevärd hetta. Ullens brännbarhet ökas, om dess normala fuktighetshalt, hvilken uppgår till 15—18 % af dess vikt, starkt förminskas eller helt och hållet aflägsnas.

Rå ren fårull är starkt fetthaltig och denna omständighet utöfvar ju gifvetvis ett stort inflytande på brännbarheten. Rå lufttorkad fårull brinner under vissa omständigheter mycket bra, hvarvid fett i ullmassan öfvergår i gasform och afgifver brännbara ångor.

Ofta hör man den åsikten uttalas, att brandfaran beträffande ullager vore så godt som ingen, enär ullen icke vore brännbar. Visserligen är ullen icke så lätt brännbar och icke så lätt antändbar som bomull, men det oaktadt äro stora eldsvådor i ullager icke uteslutna.

Huruvida själfantändning kan äga rum i ullager och förråd, är, om man utesluter möjligheten af med olja förorenad ull, tämligen omtvistadt. Säkert är, att många ullsorter på grund af deras svett- och fetthalt starkt själfupphettas och t. o. m. förkola, om de ligga lagrade i prässadt tillstånd och i mycket tät högar.

Blifver ullen förorenad med olja, särskildt af vegetabiliskt ursprung, så har den stark benägenhet till själfantändning och detta i all synnerhet om den tillika är bemängd med damm o. d., ligger lagrad i längre tid och kanske utsättes för värme.

Rå fårull är föga känslig för vatten, om genomblötningen icke varar för länge. Men får våt ull ligga längre tid, inträder lätt förstöring. Ren fårull är ej heller vidare känslig för vatten, men vid densamma inträffar lättare en viss kvalitetsförändring och man måste här tänka på torkning och på förlust i kvalitet. Kostnaderna för att torka med vatten genomdränkt ull måste i allt fall tagas i betraktande. Och då man i de flesta fall måste räkna äfven med en viss förorening af varan, så tillkomma också kostnaderna för tvättning och torkning.

Fårullen måste, innan den kan förarbetas i spinneriet, genomgå en grundlig reningsprocess, hvilken har till uppgift att aflägsna det i ullen befintliga ullfettet.

Bortsedt från de undantagsfall, där bensin e. l. ämnen användes för denna process, sker aflägsnandet af fett genom tvättning med vatten, alkalisk lut och såpa. Det inom ulltvättningen mest använda systemet är känt under benämningen Leviatan.

Innan ullen tvättas, genomgår den en mekanisk uppluckring, med hvilken ofta förenas en inoljning för att förekomma afslitning af materialet under den följande kardningen och spinningen.

Vidare här nedan en redogörelse ang. orsaken till missödet med bilsprutan vid den stora branden i Linköping den 1 okt. f. å.

Missödet med automobilsprutan i Linköping vid eldsvåda den 1 sista oktober har efter undersökning visat sig bero på felmanövrering af maskinisten, ej på material- eller konstruktionsfel. Maskinisten öppnade nämligen, innan han fått tryck på det till reservkylaren påsläppta vattnet, den på rörledningen till främre kylaren monterade spädningskranen, med påföljd, att denna kylare åtminstone delvis tömdes. Häraf föranleddes varmgång och vefstaksbrott.

För att såvidt möjligt förekomma ett återupprepande häraf har nu spädningskranen till främre kylaren försedts med en s. k. backventil, som automatiskt afstänger vattnet, därest ofvannämnda kran af någon anledning skulle öppnas vid tillfälle, då vatten ej under tryck vore påsläppt reservkylaren.

Ur Linköpings Brandkårs årsberättelse återgifva vi dessutom:

»Hästar hållas numera icke ständigt på brandstationen. De bägge sista årens kalla och snörika vinttrar ha emellertid lämnat tydliga bevis på, att en brandkår i en stad, där gator och vägar vintertiden ej hållas fullt trafikabla för hjuldon, ej kan göra sig fullt oberoende af hästar förrän automobilernas förmåga att taga sig fram i djup snö — antingen genom att konstruera alla fyra hjulen som drifhjul eller genom att förse de främre med något slags medar — afsevärdt förbättrats. Svårigheten att vid ett hastigt uppstående behof genast kunna erhålla ett par lämpliga hästar till brandstationen bringar åter i förgrunden ett flera gånger, men hittills utan påföljd, framställt förslag om inköp af ett eller två par hästar för utförande af stadens arbeten och dessas uppställande på brandstationen under nätterna. Vid tillfällena, då en automobil vore obrukbar eller väglaget särskildt hinderamt för automobilernas framförande, skulle dessa hästar vara till stor nytta.»

Med bilerna inträffade missöden år 1916:

»Den 10 mars uppstod ett fel på stegautomobilens förgasare, hvilket på ett par timmar reparerades af kårens personal.

Den 20 mars utbyttes motorsprutans framfjädrar mot ett par starkare på fabriken bekostnad, och den 31 mars skedde liknande ombyte på stegautomobil.

Den 20 juni sönderkörde motorsprutans vindglas.

Den 23 aug. hade motorsprutans backsegment fastnat genom olämplig behandling af urtrampningspedalen; reparerades på ett par timmar.

Den 1 oktober se ofvan.»



Denna uppluckring utföres i de s. k. plysmaskinerna, hvilkas viktigaste arbetsdel utgöres af en snabbt (500 hvarf) roterande taggtrumma, »wolf» med in-skrufvade stålstift, som fatta och uppluckra den på en ändlös matareduk införda ullen.

Faran under denna process ligger hufvudsakligen i den möjligheten, att främmande föremål finnas i ullen.

Den på maskinell väg genomförda tvättningsprocessen erbjuder intet anmärkningsvärdt för brandteknikern. Någon fara kan endast vara förbunden med torkningen.

Vid torkningen af den tvättade ullen användes först centrifugaltorkmaskiner, hvilka rotera med 2,000—3,000 hvarf i minuten. Men då man genom denna behandling blott kan frånskilja 70—80 % vatten och då ullen för vidare bearbetning ej bör hafva större fuktighetshalt än 8—10 %, så torkas den efter centrifugeringen med varm luft, periodiskt eller kontinuerligt, hvarvid dock den varma luftens temperatur ej bör öfverstiga 40° C.

En annan fara ligger i den s. k. karboniseringen, hvilken process flera slag af ull måste genomgå, särskildt om de äro mycket förorenade i synnerhet med kardborrar o. d. växtdelar. Man använder då kemiska metoder för att aflägsna dessa främmande ämnen och den vanligaste af dessa är att behandla den uppluckrade ullen med utspädd svafvelsyra eller saltsyra, hvilka förstöra de vegetabiliska ämnen, men ej inverka på de animaliska. Därefter underkastas ullen en skarp torkningsprocess. Härunder förekomma icke så sällan eldsvådor. Stundom förorsakas de genom förorening af ullen med olja från lager i de s. k. karbonisermaskinerna.

Uppvärmningsanordningarne för torkinrättningar för ull borde alltid inrättas så, att ullaffall, damm, karbonisationsaffall o. l. icke kunde komma att blifva liggande på starkt uppvärmda delar af anordningarne. Dylika delar böra därför vara fullkomligt afskiljda och icke endast öfvertäckta med finmaskigt metalltrådsnät.

Vid själfva förspinningen af ullen skiljer man mellan tvenne i teknologiskt afseende och med hänsyn till inneboende fara olika slag, nämligen kardull- och kamullspinning.

Råvaran till den senare är den bästa och finaste fårullen med stor trådlängd (80—240 mm.)

Sedan ullen genomgått tvättningsprocessen, utsättes den i anslutning till torkningsprocessen för en svag inoljning med $\frac{1}{2}$ —2 % olja, stundom mer, dock sällan 5 % olja. Härigenom blifver ullen visserligen mera brännbar än förut, om än icke med benägenhet för själfantändning, allra helst endast goda kvaliteter olja komma till användning.

Efter inoljningen börjar spinnprocessen med kardning, kamning, sträckning, tvättning, torkning af sträckbanden uti en särskild maskin »Plätte», i hvilken ullen torkas på kopparcyllindrar med inledd ånga. Därefter låter man sträckbanden ånyo passera genom

en nålsträck, till dess slutligen finspinningsmaskiner eller ringspinningsmaskiner eller själfspinnare (selfactors) göra trädarne färdiga.

Kamgarnsspinningen är den minst farliga spinnprocessen och detta af följande skäl:

Råvaran är värdefull, affallet i stort sedt likaså. Det senare utgör en mycket värdefull råvara för kardullspinningen.

Renlighet och ordning bruka därför som oftast råda i kamgarnsspinnerierna. Varans fetthalt är liten, faran för själfantändning, särskildt af de bättre affallen, är därför relativt liten.

Så snart sträckbanden lämnat »plätten», äro de praktiskt taget utan fetthalt och icke särskildt lätt brännbara, när kamgarnsspinneriet förspinner ullen utan tillsättning af växtträdar.

Faran för utbrott af eld under driften är störst på de förberedande stadierna, särskildt under torkningen, om denna icke är särskildt väl anordnad, och äfven under kardningen, hvarest ju den fint fördelade, lätt inoljade ullen snabbt kan sprida en utbruten eld.

För öfrigt torde man vid kamgarnsspinningen icke böra ensidigt förlägga tyngdpunkten på de med driften förenade fårorna, utan måste äfven taga hänsyn till faran för skadans storlek, hvilken kan blifva ganska betydlig på grund af känsligheten hos råvaran, mellanprodukterna och fabrikatet samt de fina delvis mycket komplicerade maskinerna.

För kardullspinning, hvilken gifver ett gröfre garn med benägenhet för sammanfiltning och förtätning, användes den kortare krusiga fårullen samt det vid kamgarnsspinningen uppstående affallet samt stundom äfven tillsättning af bomull och konstull af olika slag.

Processen börjar med wolfen, hvarvid råvaran inoljas till 10—20 % för att göra trädarne mera smidiga. Härtill användas spinnolja: olein eller emulsioner.

Wolfens förnämsta arbetsdel är en roterande taggtrumma med kraftiga spetsiga stålstift, hvilken roterar med 350—500 hvarf i minuten i ett nedtill med galler försedt hus. Stålstiften uppluckra den införda ullen och slunga den mot det nyssnämnda gallret, hvilket genomsläpper damm och affall. Genom mataranordningar aflägsnas den uppluckrade ullen. Efter behandlingen i wolfen följer kardning ofta på 2—3 kardmaskiner efter hvarandra. Därpå kommer så själfva spinningen.

Den allmänna faran i driften ligger till stor del i materialets afsevärda fetthalt, hvilken med tiden meddelas åt lokaler, trappor o. d. Ullen blifver genom oljan icke blott lätt brännbar, utan har äfven benägenhet till själfantändning. Detta gäller särskildt om affallet, i all synnerhet om det får ligga längre tid. Denna fara för själfantändning växer, om bomull tillsättes.

Bearbetas främmande affall d. v. s. sådant, som ej härstammar från egen fabrik, så lagras detta ofta i inoljadt tillstånd. Samma är förhållandet med konst-

BOWSER

ETABLERAD 1885

*Bensin- och
Oljelagrings-
anläggningar*

skydda fullständigt mot eld- och explosionsfara och förebygga alla förluster genom afdunstning och läckage.

Inga förhöjda brandpremier, när Bowseranläggningar användas.

Det äldsta, mest bepröfvade och mest praktiska systemet.

ÖFVER en million anläggningar för bensin, fotogen och alla slags oljor, i bruk öfver hela världen. I Sverige bland annat sålda till Stockholms, Uppsala och Helsingborgs Brandkårer, till Armén, Flottan, Statens Järnvägar och ett flertal enskilda firmor och bolag.

Fabrikanter:

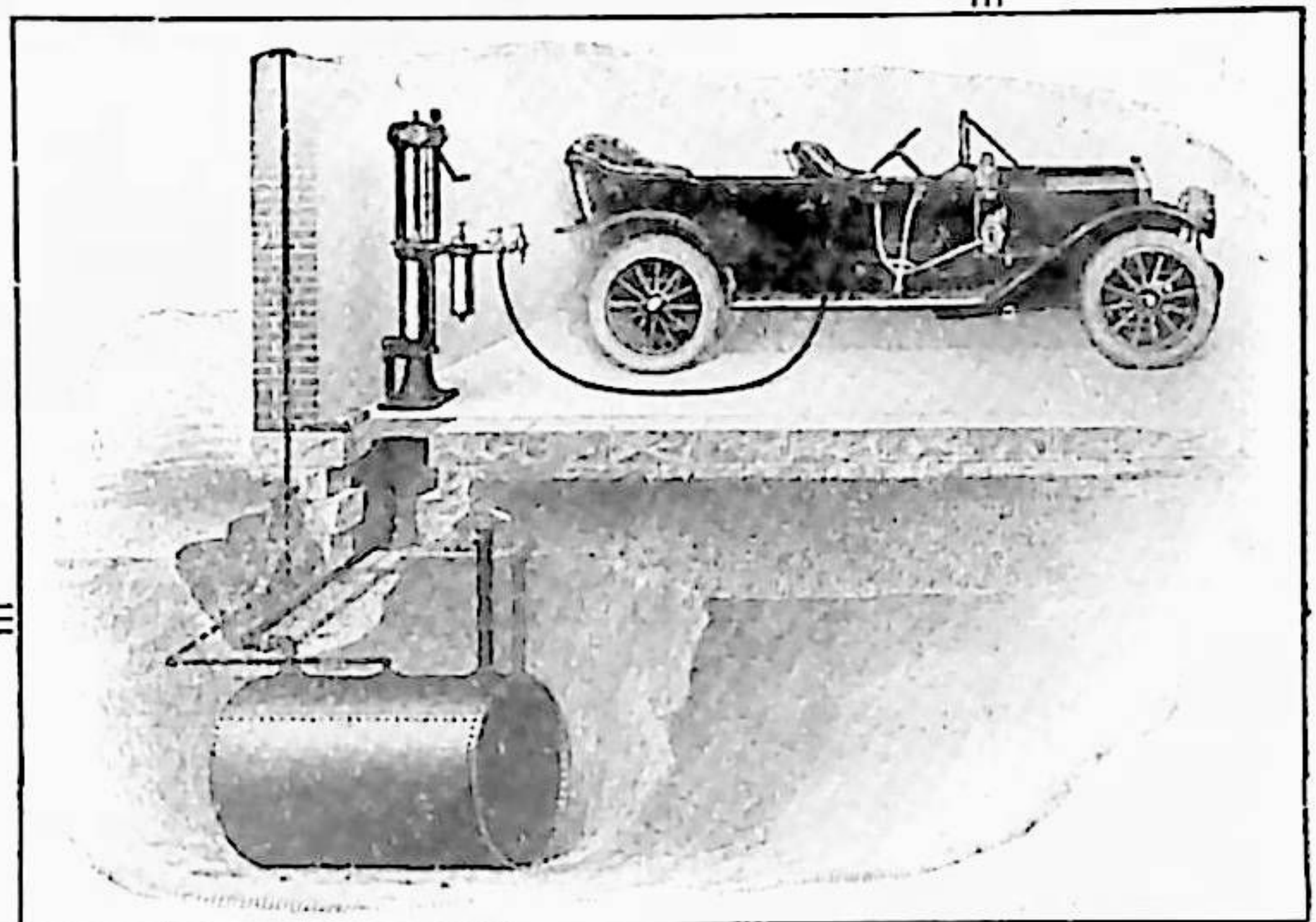
S. F. BOWSER & Co. Inc.

Fort Wayne, Indiana. U. S. A.

Offertter och upplysningar lämnas af

A.-B. GUMÆLIUS & KOMP.

Karduansmakaregatan 9, Stockholm



AGA
STRÅLKASTARE

för

AUTOMOBILER

och

BÅTAR

AGA
STORMFACKLOR

och

HANDLYKTOR

Begär kataloger och upplysningar.

från

GASACCUMULATOR

STOCKHOLM

Metallfabriksaktiebolaget
C. C. SPORRONG & C:o.

Regeringsgatan 23. STOCKHOLM.

Knappar & Uniformeffekter

för Brandkårer.

Katalog sändes fritt på begäran.

Gynna

Tidskriftens

annonsörer!

LUX'

Eldsläckningssystem

med

FLYTANDE KOLSYRA

för

ELDFARLIGA VARUUPPLAG - GARAGER
- - - BIOGRAFER - FARTYG etc. etc. - - -

AKTIEBOLAGET LUX
STOCKHOLM 8.



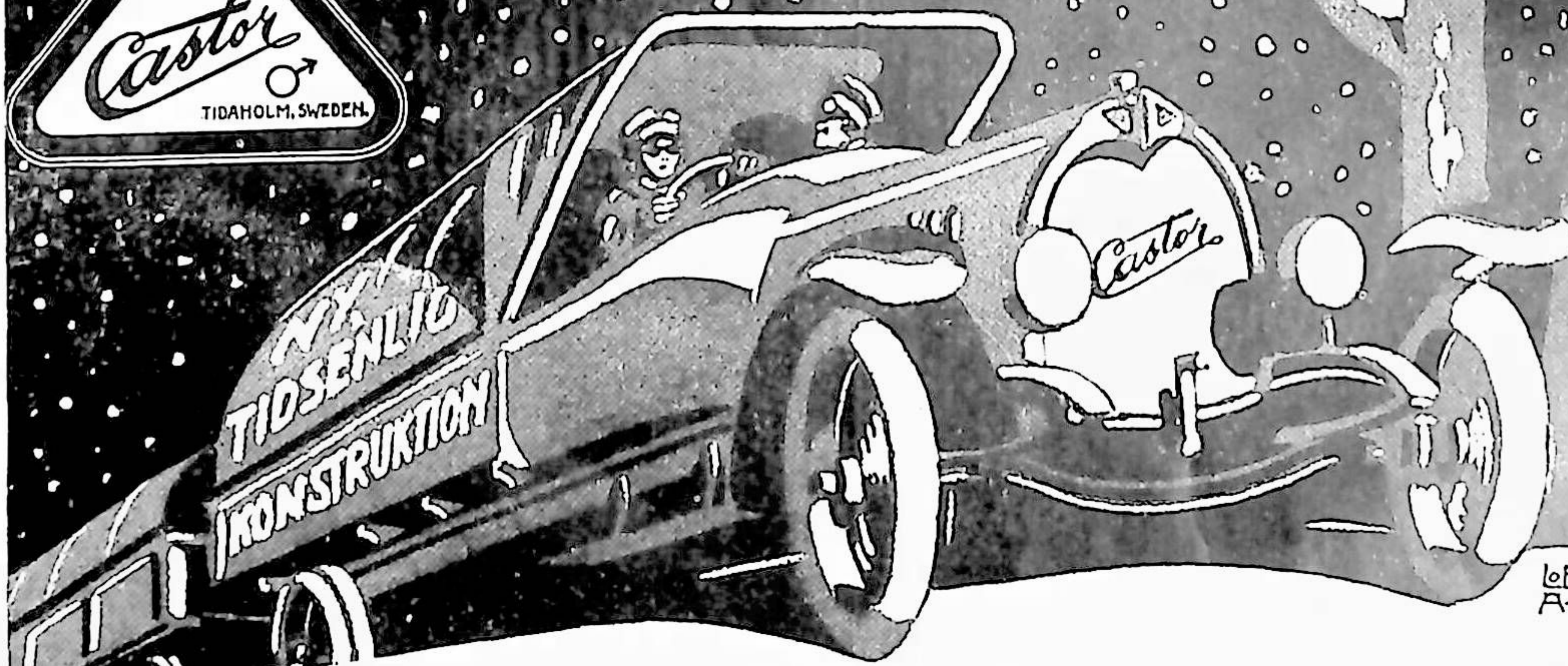
FAXIN

öfverträffadt
Putsmedel

för alla metaller.

POLERINGEN GÅR SOM EN
DANS OM MAN ANVÄNDER

GAHNS SPLENDID



LEON
A. OHL.

TIDAHOLM'S NYA LAST- OCH

BRANDKÅRS- AUTOMOBILER.

Generalagenter

CRONSTEDT, KASTENGREN & CO, Birgerjarlsgatan 6,

(EIDAMLER-MERCEDES AUTOMOBILAGENTUR)

Begär offert!

Stockholm.

ull, hvartill vid denna senare äfven måste tagas i betraktande, att icke sällan främmande föremål, järnbitar, knappar, spännen o. l. medfölja, hvilka kunna blifva farliga, om de inkomma i wolfen eller kardningsmaskinerna.

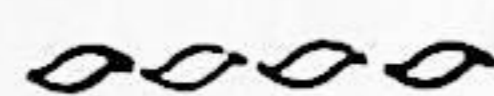
Spinnerier, i hvilka förutom fårull och affall af dylik äfven förarbetas afsevärda mängder bomull, konstull och främmande affall, torde böra bedömas strängare än spinnerier, hvilka endast förarbeta ren fårull. Brandförsäkringspremierna äro ock högre för de förra än för de senare.

De delar af spinneriet, där wolf och kardmaskiner, särskildt de förra, äro uppställda, böra brandsäkert afskiljas från öfriga delar af driften, enär erfarenheten visat, att eldsvådor här relativt ofta förekomma. Detta har sin orsak i wolfens arbete och närvaron af främmande föremål i råvaran samt slutligen genom det öfver allt i högar liggande oljiga affallet.

I kardnings- och spinnafdelningarne spela det rikligt förefintliga fetthaltiga affallet på alla maskiner och andra delar i lokalerna en viktig roll. Och renlighet i detta stycke är icke alltid så lätt att åstadkomma. Rotationshastigheten på maskinerna är ju ganska stor, om än icke så stor som vid kamgarnsspinningen.

De nu omhandlade spinnerierna stå alltså icke långt efter bomullsspinnerierna med hänsyn till inneboende fara.

Principerna för säkerhet böra därför vara ungefär lika för båda, då faran för att stor skada skall anställas, alltid föreligger.



Järnvägsolyckor.

I och med järnvägsnätets utveckling och tillväxt samt på grund af de ökade anspråk, som denna utveckling och den snabbare och tätare tåggången fört med sig, hafva naturligtvis också de med järnvägsdriften förbundna farorna afsevärdt blifvit förökade.

Visserligen är det statistiskt bevisadt, att säkerheten för den på järnvägsresande är betydligt större än säkerheten i den allmänna gatutrafiken i vår tids storstäder.

Man har sålunda räknat ut, att en person, som dagligen tillryggalägger 700—800 km. med järnväg, måste blifva 125 år gammal för att hinna komma till skada vid en järnvägsolycka och minst 700 år gammal för att omkomma vid en sådan.

Men det oaktadt väcker dock hvarje särskildt fall af järnvägsolycka ett betydligt uppseende på grund af antalet offer, som dessa olyckor i regel kräfva, den materiella skada, de förorsaka, och de ofta ohyggliga biomständigheterna, framför allt att det så ofta inträffar, att eld utbryter i det eller de förolyckade tågen.

Vi skola här nedan relatera karaktär och förlopp af vanligast förekommande slag af järnvägsolyckor samt tillse, hvilka lärdomar de kunna gifva såväl för den förebyggande verksamheten som för den repressiva

sidan af saken i den mån sådant kan vara af intresse för brandväsendet.

Inledningsvis må erinras något om tågastigheter. Dessa variera för olika tåg och torde maximum uppgå till 90—120 km. i timmen. När man så därtill betänker, att tågets totalvikt stundom uppgår till 600 tons och därutöver, så framgår af dessa siffror, att tåget har en anslagskraft, som uppgår till det 5—10-dubbla af de gröfsta projektiler, som användas på en modern valplats.

Den farligaste formen för en järnvägsolycka är, då tvenne tåg, som köra i motsatt riktning, stöta samman.

En anmärkningsvärd sammanstötning af detta slag inträffade år 1907 på den indiska nordvästbanan. Båda lokomotiven reste sig lodrätt upp mot hvarandra. Katastrofen kräde 21 dödade och 8 svårt sårade. Den materiella skadan uppgick till c:a 250.000 kronor.

En annan form för sammanstötning var den s. k. Gentoftelyckan i Danmark i närheten af Köpenhamn år 1897. Här blef ett på stationen hållande fullsatt tåg bakifrån påkört af ett inkommande tåg.

Stundom inträffar olyckan under pågående växling på en station, i det att ett ingående tåg kommer in på felaktigt spår och kör in i det på stationen hållande eller växlande tåget.

Såsom exempel på en dylik olycka må anföras en sammanstötning vid Courville i Frankrike 1911. På stationens ena spår höll ett godståg och ett annat tåg växlade tvärs öfver första hufvudspåret för att göra andra hufvudspåret klart för ett persontåg, som höll vid inkörseln till stationen. Under det denna växling pågick, rusade ett expresståg till Paris, körande med en hastighet af 86 km. i timmen, in på stationen på första hufvudspåret och en sammanstötning blef följd, vid hvilken 12 personer omkommo och 15 personer svårt skadades. Just som denna olycka inträffat, kom det ofvan nämnda persontåget körande in på stationen och det var på ett hängande hår när, att det kört upp i spillrorna från de förolyckade tågen.

Ett helt annat slag af olyckor bildar en sådan, som inträffade på Berliner Hochbahn år 1908 och som finnes beskrifven i Berlins brandkårs årsredogörelse för samma år. Här körde två elektriska tåg, båda gående i samma riktning, ihop i en trekant, där de skulle använda samma spår. En vagn i det ena tågsättet kastades ur spåret och öfver banans murade underbyggnad samt slungades ned på den 10 m. lägre belägna gatan. 36 personer dödades eller blefvo hårdt skadade. Lättare kontusioner e. l. förekommo ej i detta fall. En vagn blef hängande på kanten af banbyggnaden.

Man skulle ju tycka, att sammanstötningar vore så godt som otänkbara på dubbelspåriga järnvägar. Men dylika kalamiteter inträffa dock. Såsom exempel må anföras en olycka, som inträffade på sträckan Köpenhamn—Korsör. Ett på en station ingående godståg urspårade och, medan det ännu var i rörelse, stötte det samman med ett stationen passerande godståg, som gick på annat spår. Den materiella skadan

blef stor och rubbningarne i trafiken afsevärda. Inga människor kommo till skada.

På ändstationer inträffa stundom egenartade olyckor, sådant att tågen löpa öfver stoppbommar o. d. Såsom exempel må nämnas en olycka, som inträffade på Gare de Montparnasse i Paris 1895. Lokomotivet rusade öfver stoppbommen, genomslog den meters-tjoeka fasaden och hamnade på den 10 m. djupare liggande gatan. Tåget stannade vid randen af afgrunden och ingen resande kom till skada. I fallet krossade lokomotivet en tidningskiosk utanför stationen och ihjälslög tidningsförsäljerskan.

En större olycka af samma slag inträffade år 1905 i Sønderborg i Danmark. Ett blandadt tåg körde här ut öfver ändan på ett blindspår och störtade ned från den 5 m. höga banvallen. Lokomotivet kom underst, tendern lade sig upp och ned ofvanpå detta och den närmast följande vagnen, en kombinerad post- och personvagn, körde upp på tendern. Lokomotivföraren blef ihjälslagen, eldaren svårt sårad och den materiella skadan uppgick till 30.000 kronor.

Slutligen kunna tågolyckor inträffa genom urspårning. Tåget hvilar i spåret löst på sina hjul och kvarhålls i läget endast af de 2—3 cm. höga hjulkanterna på hjulens insidor. Stundom kan hjulkransens tryck mot skenan blifva så starkt, att hjulet klättrar öfver skenkanten.

Dylika olyckor inträffa mycket ofta. Verein Deutscher Eisenbahnverwaltung beräknar dem i Tyskland till mera än 1.000 om året. För Amerikas vidkommande är siffran ungefär densamma.

En åtminstone i vårt land ytterst sällsynt form af dylika urspårningar förorsakas genom s. k. värmekurvor, d. v. s. att skenorna på grund af utvidgning genom solvärmens bringas ur läge och bilda kurvor, som icke kunna passeras.

I Amerika inträffade under åren 1902—1911 icke mindre än 172 urspårningar af denna orsak. De flesta hade dock mindre allvarlig karakter. Vid dem dödades sammanlagt 12 och skadades 328 personer.

I Danmark inträffade år 1913 den s. k. Bramminge-olyckan genom en dylik värmekurva, hvarvid en urspårning skedde och 15 personer dödades, under det att 20 personer blefvo svårt skadade.

Stundom förorsakas urspårning däraf, att bandelen ligger under reparation och tåget passerar sträckan med för stor hastighet, hvarigenom skenorna upprifvas och katastrof inträffar. År 1911 gick ett tyskt expreståg med en fart om 90 km. i timmen in på ett provisoriskt anlagd spår vid Müllheims station. Tendern urspårade, närmast följande vagn välte, efterföljande personvagn störtade ned från banvallen och de tre därpå följande personvagnarne krossades. 13 personer dödades, 7 personer blefvo svårt och 25 lätt skadade.

Slutligen är att omnämna järnvägsolyckor förorsakade genom jordskred, instörtade broar o. d.

Verkningarna af alla dessa olika slag af olyckor

blifva ungefär enahanda. Slaget vid sammanstötningen fortplantar sig genom den styfva maskinen och tendern till de svagare byggda vagnarne och här visar sig slagets effekt mest våldsamt. Kraften vid anslaget fördelas från lokomotivet öfver de efterföljande vagnarne. Prässat blifver störst närmast lokomotivet, ty hela tågsättet trycker ju framåt mot detta. Kraften aftager gradvis för hvarje vagn bakåt i tåget; den näst sista vagnen kommer ju endast att få vidkännas trycket af den sista vagnen och denna uppbär i sin ordning endast det tryck, som betingas af vagnens egen vikt.

Effekten af anslaget beror ju ock på, hvar tågsättet är svagast. I ett tåg, som är sammansatt af kupévagnar och genomgående vagnar, äro särskildt de förra mest utsatta. De senares hela sidoväggar gifva vagnens öfverbyggnad en större styrka, under det att kupévagnarnes sidoväggar äro svagare på grund af de många öppningarna för kupédörrarne.

Verkan af anslaget blifver i regel den, att vagnarne teleskopera, d. v. s. pressas samman i längdriktningen eller sprängas ut åt sidorna. Härvid pressas sätena i vagnarne mot hvarandra.

En typisk teleskopering inträffade i Preussen 1905 vid Spreenberg. Ett expreståg rusade in i ett i motsatt riktning gående persontåg. Vagnarne körde in i hvarandra. 17 personer dödades, 14 personer blefvo svårt skadade. Antalet lätt skadade var mycket stort.

Man har försökt att förebygga och motverka teleskoperingen genom att bygga personvagnarne helt och hållet af stål. Det är Amerika, som härvid varit föregångsland. Här får sedan midten af år 1915 endast användas dylika vagnar i persontåg.

En af de mest fruktansvärda och ohyggliga bioständigheterna vid dessa olyckor är, att nästan hvarje sammanstötning eller urspårning åtföljes af brand i spillrorna. Så berättade tidningarne efter en år 1913 på sträckan Lyon-Marseille inträffad sammansrötning, att båda de kolliderande tågen omedelbart efter olyckan stodo i full brand.

Detta innebär, att hvad den egentliga olyckan skottat, faller offer för den densamma efterföljande branden, hvilken ofta blifver så mycket mera fördärfbringande, som släckningshjälp saknas och släckningsväten tryter. Detta är en mycket vanlig bild vid en dylik katastrof.

Det torde därför icke alldeles vara ur vägen, att man i facklitteraturen sysselsätter sig med frågan om eldsäkerheten i bantåg, och detta så mycket mera, som väl i de flesta fall närmast olycksplatsen varande brandkår (brandkärer) blifva anmodade om att bringa hjälp.

Hufvudfaran för brand är bevisligen att söka i de i tågen varande belysningsanordningarne.

Förr i världen spelade också uppvärmningsanordningarne en viss roll, men denna fara har numera afsevärdt reducerats genom den ju i allmänhet införda uppvärmningen medelst ånga.

Visserligen förekomma stundom eldsutbrott genom

icke rättidigt upptäckt varmgång af en vagn, oförsiktighet vid tobaksrökning e. l. från de resandes sidagnistor från lokomotivet m. fl. orsaker. Men alla svårare brandkatastrofer hafva förorsakats af den i tågsättet använda *gasbelysningen*.

Gasen medföres i cylindriska behållare med 5 mm tjocka väggar af järnplåt. Gasen står under ett tryck af 10—15 atm. Behållarne äro anbragta å vagnens underrede. Från dessa behållare ledes gasen till en tryckregulator, från hvilken går en hufvudledning till vagnens ena ända, där hufvudkran för vagnen är anbragt. Härifrån gå ledningar längs vagnens tak till de olika lamporna. Beträffande närmare detaljer för denna belysning hänvisas till Svenska Brandchefsföreningens Protokoll 1910 sid. 24—28.

Ehuru sådan anordning, som den nu beskrifna med gasbehållaren placerad under vagnen allmänt användes på grund af lättheten att på detta sätt fästa behållarne, så måste dock medgifvas, att behållarne med dylik placering äro mycket litet skyddade, i det de genast äro utsatta för den första direkta och mest häftiga stöten.

Vid den ofvan omförmälda sammanstötningen vid Courville i Frankrike den 14 Februari 1911 stod tåget, på grund däraf att gasen antändes, genast efter sammanstötningen i brand och elden spred sig med stor hastighet.

Den 8 November 1900 inträffade en järnvägsolycka vid Offenbach i närheten af Frankfurt. Två tåg körde samman med den effekt, bland annat, att den sista vagnen i D-tåget teleskoperades så, att vagnarne icke kunde öppnas. Samtidigt antändes gasen från behållarne, hvilka blifvit skadade vid sammanstötningen. Följden blef, att 12 personer blefvo innebrända.

Liknande tillfällen inträffade vid Strassburg 1907, Herlisheim i Baden 1909 samt på Midland Railway i England vid jultiden 1910. Vid denna senare olycka omkommo en massa resande på grund af den genom den utströmmande gasen uppkommande eldsvådan, som snabbt spred sig.

Slutligen må anföras Malmslättsoolyckan den 17 juni 1913, vid hvilken omedelbart efter sammanstötningen en gasexplosion inträffade, som satte tre sofvagnar i brand, hvilka på mycket kort tid blefvo lågornas rof. Ur spillrorna framdrogos 18 döda och 16 skadade.

Olyckan på Midland Railway 1910 och vid Courville 1911 gifvo anledning till, att man i resp. länder, särskildt i Frankrike efter lifliga debatter i senaten och deputeradekammaren, beslöt att uppställa det krafvet, att gasbehållarne skulle anbringa på vagnarnes tak i stället för på deras underdelar.

Denna anordning torde lätteligen låta sig genomföras då man ju icke är klafbunden till cylinderform för behållarne, utan kan välja andra.

Dylik anordning är införd, bland annat, på Paris—Lyon—Méditerranée-järnvägen.

För att, så långt sådant är görligt, skydda ledningarne mot skadegörelse, bör man obetingadt kräva,

att matareledningarna till lamporna endast anbringas i taket af vagnarne. Hit böra ock kopplingen för påfyllning af behållaren samt tryckregulatorn förläggas.

Det enklaste och säkraste medlet till undanrödjande af den med gasbelysningen i tågen förenade faran är gifvetvis att slopa hela systemet och i stället införa elektrisk belysning. Ty denna belysningsart är gifvetvis den, som vid omsorgsfull och sakkunnigt utförd montering erbjuder största möjliga trygghet mot eldfara.

Detta kraf på säkerhet har man på sina håll tillmötesgått.

Man kan därvid använda olika system. Antingen har hvarje vagn sin egen strömkälla eller ock finnes gemensam strömkälla för hela tåget:

- a) en dynamomaskin på lokomotivet, hvilken drifves af en ångmaskin eller en ångturbin;
- b) en dynamomaskin i bagagavagnen med anslutning antingen direkt till vagnsaxeln eller medelst driftrem;
- c) ren accumulatordrift;
- d) vid elektriska tåg belysning med kraft från driftströmmen.

Mot eldfara genom kortslutning, varmgångna hjulaxlar, vårdslöshet eller oförsiktighet af de resande o. d. orsaker synes bästa skydd vara att vid vagnarnes byggnad använda så eldsäkert material som möjligt.

Anledningen till, att katastrofen på den underjordiska järnvägen i Paris »Le Métro» år 1903 kräfde så många offer, var den, att vagnarne voro byggda af pitch-pine hvilket mycket snabbt antändes och hastigt förbrann, hvarvid en intensiv rökbildning alstrades. (Feuerpolizei, Band 5, 1903, N:o 10, sid. 158).

Om man undersöker, hvilka åtgärder, som vidtagits inom själfva tåget för att dämpa en event. utbruten eldsvåda, så skall man finna, att förvånansvärdt litet blifvit i detta afseende gjordt. Handeldsläckningsapparater finnas i regel icke i lokaltågen, endast i de större tågen finnas extinktorer af olika konstruktioner till ej allt för stort antal.

Då brandfaran är ungefär lika stor i snälltågen som i persontågen — båda äro ungefär lika utsatta för faran af sammanstötning, urspårning o. d. — så tycker man, att det skulle ligga nära till hands att anbringa mindre eldsläckningsredskap i alla tåg, som befordrade passagerare, för att genast kunna ingripa i händelse af eldsutbrott.

Vid större eldsvådor, sådana som utbryta vid sammanstötningar, urspårningar, o. d. fall, och hvilka sprida sig så snabbt, att de resande mången gång knappast få tid att komma ut ur vagnarne, kunna naturligtvis stora saker icke åstadkommas med dessa mindre eldsläckningsredskap.

Har man i dylika fall icke tillgång på kraftiga sprutor och på vatten, så inträffar lätt en allvarlig katastrof på grund af svårigheten att isolera de teleskoperade vagnarne.

I Württemberg t. ex. äro alla lokomotiv försedda med

anordningar, genom hvilka det å lokomotivets tender medförda vattenförrådet, upp till 12,000 liter, kan användas för eldsläckningsändamål. I flera brandberättelser har sådan anordnings förträfflighet blifvit framhållen.

Finns dylika lokomotiv i reserv på större stationer och knutpunkter, kunna de omedelbart efter ingången underrättelse om eldsolycka utsändas till olycksplatsen och där göra god tjänst. Endast i undantagsfall kan man beräkna, att det förolyckade tågets eget lokomotiv skall kunna tjänstgöra för sådant ändamål.

Det torde därför kunna sättas i fråga, om man icke kunde vidtaga sådana anordningar, att tåget i de enligt erfarenheten minst hotade vagnarne medförde i därför lämpade behållare vattenkvantiteter för eldsläckningsändamål upp till 1,000 liter. Naturligtvis skulle äfven slangar medföras till erforderlig längd. Kraften för vattnets utsprutande från dessa behållare kan erhållas på samma sätt som vid extinktorerna, d. v. s. genom kolsyra. Möjligen kunna äfven de för den elektriska belysningen använda kraftkällorna göras brukbara för ändamålet. Den förra metoden är afsevärdt enklare och i drift betydligt billigare.

Så snart en järnvägsolycka af ena eller andra slaget inträffat, böra närmaste brandkårer alarmeras, för att deltaga i event. släckningsarbete samt i erforderliga räddnings- och upprödningsarbeten.

För att kunna med utsikt till framgång ingripa i en dylik aktion böra brandkårerna vid dylik utryckning medföra sprutor event. vattenvagnar, räddningsredskap samt förbandsartiklar. Har olyckan inträffat under den mörka delen af dygnet, böra särskildt medtagas så många lyktor, facklor, strålkastare o. d. som möjligt.

Men äfven med denna redskap torde man mången gång komma till korta, särskildt om järnvägens egna materialtåg ännu icke kommit till ort och ställe. Dessa tåg äro utrustade med hvarjehanda redskap, som äro erforderliga vid sammanstötningar, urspåringar, o. l. för räddande af människolif, rödjande af spår o. d. Här finnas domkrafter af olika slag, yxor, hammare, järnkättingar, spel, mejslar, sågar, skrufnycklar m. m.

Då brandstyrkan kommit till olycksplatsen, bör den ställa sig till den på platsen varande ledarens förfogande. Dess arbete kommer hufvudsakligen att bestå i att befria de förolyckade ur deras hotade läge, lämna de skadade den första hjälpen, eventuellt ombestyrta transport af skadade.

Först söker man skaffa de lättare skadade till en plats, där de kunna få vara i ro och hämta sig. Därpå tager man fatt på arbetet med de allvarigare skadade. Sedan dessa befriats ur deras nödställda belägenhet och transporterats till lämplig plats, kommer uppgiften att undanskaffa liken.

Innan räddningsarbetet igångsättes, kan det ofta visa sig erforderligt att anbringa stöttor, aflägsna material, som hotar att instörta o. s. v. Under tiden måste man söka lugna de instängda eller inklämda, så

att de icke genom irrationella åtgöranden för sig själva minska utsikterna till räddning.

Af vikt är, att arbetsstyrkan, svarande mot behovet, fördelas öfver olycksplatsen, så att manskapet icke på ett ställe är så talrikt, att den ena hindrar den andra i hans arbete, under det att intet göres på en annan punkt.

Vid upprödningsarbetet bör man iakttaga viss försiktighet, då det gäller att aflägsna långa föremål såsom skenor, järnbjelkar, o. d., ty ofta skydda just dessa föremål de förolyckade mot att krossas eller kväfvas af de ofvanpå befintliga spillrorna. Dessa böra i regel först aflägsnas eller ock vederbörligen afstifvas och stöttsas.

I intet fall må man blindvis ingripa, utan noggrannt, iakttaga läget af spillrorna dels i förhållande till hvarandra, dels med hänsyn till de förolyckade. Dessa senare ligga ofta begrafna i spillrorna och deras läge måste utforskas genom tillrop, lyssnande o. d. Härvid kan räddningsmanskapet erhålla god hjälp och vägledning af de i det förolyckade tåget tjänstgörande konduktörerna, om dessa undgått katastrofens följder.

För det rena eldsläckningsarbetet gälla vanliga taktiska regler d. v. s. operationerna böra omfatta dels angrepp på de brinnande spillrorna, dels energiska sträfvanden att begränsa elden till de vid brandstyrkans ankomst i brand stående delarne af tågsättet. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att förebygga explosion af gasbehållarne.

G*.



Barns lek med tändstickor.

Den alm. Brandförsikring for Landbygninger i Danmark har af sitt statistiska material från de senaste 25 åren utarbetat en öfversikt öfver, hvad barns lek med tändstickor har kostat bolaget.

För 1704 af denna orsak uppkomna eldsvådor har bolaget utbetalat omkring 7 mill. kronor. Dessa 7 mill. utgöra emellertid endast ersättning för skada på byggnader, hvadan till nämnda summa måste läggas de belopp, som andra försäkringsinrättningar utbetalat för lös egendom, gröda, maskiner, kreatur m. m., hvarjämte måste tagas i betraktande, att flera människolif vid eldsvådor af denna orsak gått förlorade.

I 1552 fall af nyss nämnda 1704 gifver öfversikten upplysning om barnens ålder. I 152 fall hade två eller flera barn af olika åldrar och kön vållat branden.

Af de 1552 fallen med angifven ålder för barnen voro 1457 bevisligen uppkomna genom barnens lek med tändstickor, under det att man i 95 fall ansåg det troligt, att så varit förhållandet.

Af dessa 1457 eldsvådor hade 1286 förorsakats af pojkar och 171 af flickor, under det att i de 95 fall, där barns lek med tändstickor förmodats vara orsaken



Ludwigsbergs Revolverpump

besitter de för en eldsläckningspump
särskildt fördelaktiga egenskaperna att
vara själsugande och att arbeta full-
komligt jämnt, utan skakningar i slang-
ledningarne. Sugförmåga 7—9 meter.
Inga ventiler med tillhörande pack-
ningar, fjedrar o. d.

Öfverlägsen, driftsäker konstruktion.

**LUDWIGSBERGS
VERKSTADS A.-B. STOCKHOLM**

Bensin

lagras
brandsäkert
och
explosionssäkert

om Martini och Hünekes anläggningar användas. Inga förhöjda brandförsäkringspremier, då detta system användes. Infordra vår offert.

AKTIEBOLAGET INGENJÖRSFIRMA

FRITZ EGNELL

STOCKHOLM.

RIKSTEL.
LOMMA 17

ETERNITBOLAGET
LOMMA
TILLVERKAR
TAKSKIFFERN

ETERNIT

VÄGGBEKLÄDNADSÄMNE
MATERIAL FÖR ELEKTRISKA
OCH KEMISKA
ÄNDAMÅL
KRÄVER INTET UNDERHÅLL

SVENSKT
FABRIKAT

TAKSKIFFERN OCH VÄGGBEKLÄDNADSÄMNET

ETERNIT

användes i stor utsträckning till STATENS, KOMMUNALA och PRIVATA BYGGNADS-
FÖRETAG samt för ELEKTRISKA ÄNDAMÅL.

SVENSKT FABRIKAT AF CEMENT OCH ASBEST.

ETERNITTAKEN

äro ellsäkra, isolerande, lätta, starka, stormsäkra, vattentäta och okänsliga för temperatur-
växlingar.

SKANDINAVISKA ETERNIT AKTIEBOLAGET, LOMMA, RIKS. 17

Återförsäljare för mellersta och norra Sverige:

A.-B. KARTA & OAXENS KALKBRUK, STOCKHOLM, RIKSTELEFON 795.

BILLMANS Fabriks- & Handels-Aktiebolag

Regeringsgatan 88. STOCKHOLM.

Telegrafadress :
BILLMANS R. T. 4811

ALLM. TEL. 4480.
RIKS TEL. 4811.

Brandredskap

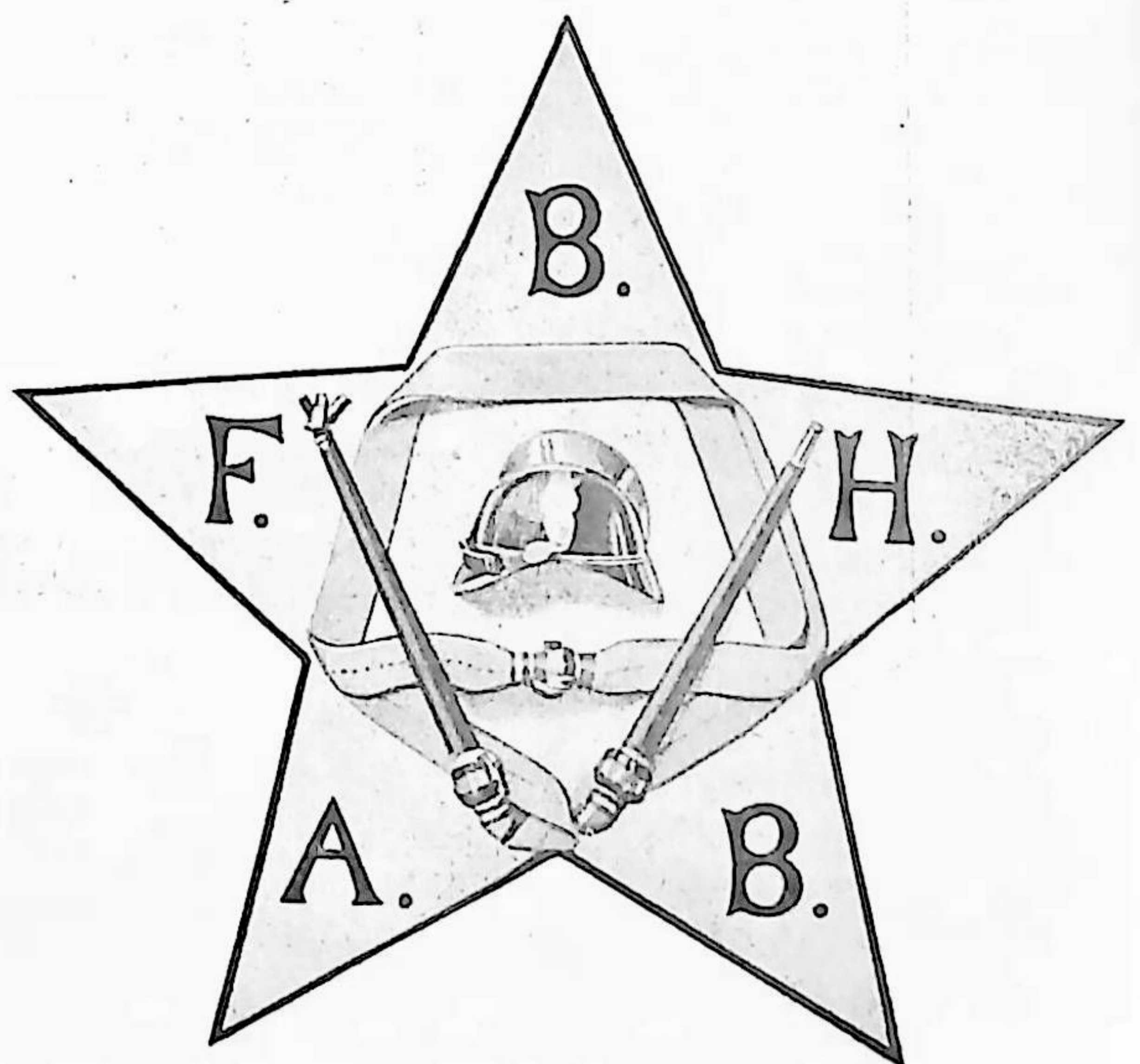
af alla slag.

Uppgör förslag till utrustningar

Lämnar kostnadsförslag

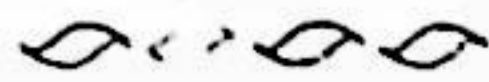
Katalog på begäran

Erhållit 2 guld- och 20 silvermedaljer.



till branden. 81 fall vallats genom pojkar och 14 genom flickor.

Af de upplysningar, som i öfrigt kunna af öfversikten inhämtas, framgår, att det i många fall varit bristande tillsyn öfver barnen eller till och med oförlätlig slapphet och tanklöshet från äldres sida, som gjort, att barnen fått fatt på tändstickorna.



Anmärkningsvärd explosion.

Den 17 februari 1917 inträffade en egenartad explosion vid en tändsticksfabrik i Köpenhamn.

Vid 6-tiden på morgonen hade eldaren börjat uppfyringen under fabriken's ångpanna. Kort därefter inträffade i den 106 fot höga fabrikskorstenen en explosion med den verkan, att skorstenen sprängdes på ungefär 50 fots höjd och de nedstörtande murmassorna krossade maskinhuset.

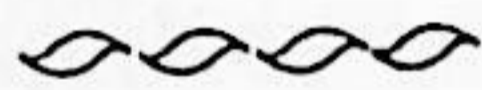
Eldaren fick sitt ena ben krossadt, och två arbetare blefvo så svårt skadade, att de lågo medvetslösa, då hjälp kom tillstädes.

En tur i oturen var, att explosionen icke inträffade några minuter senare, ty då hade den säkerligen kräft flera offer bland den vid denna tid fulltaliga arbetspersonalen.

Polis- och yrkesinspektion igångsatte genast sina undersökningar rörande orsaken till den inträffade explosionen och kommo till följande resultat:

Under nattens lopp hade en del tunga gaser samlats i skorstenen. Vid uppfyringen på morgonen hafva dessa gaser blifvit antända och de hafva framkallat en explosion högre upp i skorstenen, där de, blandade med atmosfärisk luft, bildat en explosiv gasblandning.

Under de tre veckor, som det kommer att taga för att uppföra en ny skorsten, måste fabriken helt och hållet inställa driften.



Stadgeförslaget för hotell och pensionat.

Onsdagen den 7 mars framlades i riksdagens ett antal nya k. propositioner, för hvilkas hufvudsakliga innehåll redogöres här nedan.

Vi nämna först förslaget till ny stadga ang. hotell- och pensionatrörelse, öfver hvilket k. m:t begär riksdagens yttrande. Förslaget är i allt väsentligt grundadt på den framställning, som gjorts af inom civildepartementet tillkallade sakkunnige. I sitt anförande till statsrådsprotokollet anför civilministern, att han anser det hvarken nödvändigt eller ens lämpligt att utan någon som helst inskränkning införa koncessions-

tvång för dylik rörelse, utan där denna rörelse drifves i byggnad eller lägenhet innehållande endast ett fåtal gästrum, synes man utan olägenhet kunna åtnöjas med anmälningsskyldighet. För en dylik anordning talar jämväl den omständigheten, att dessa smålägenheter äro afsedda att undantagas från de i förslagen intagna brandsiktsföreskrifterna. Vidare framhåller civilministern som sin mening, att de af generalstabschefen ifrågasatta föreskrifterna äfven ha sin naturliga plats tillsammans med öfriga föreskrifter om hotell- och pensionatrörelse. Med anledning däraf har stadgeförslaget upprättats i underafdelningar, hvarelse fastställes hvad med hotell- och pensionatrörelse förstås samt under hvilka villkor sådan rörelse må utöfvas, dels vidare meddelats föreskrifter i syfte att bereda skydd mot eldfara samt möjliggöra erforderlig kontroll öfver de personer, som mottagas till härbergerande, dels ock slutligen upptagas i nödiga allmänna föreskrifter *ansvarsbestämmelser* m. m.

Styrelsen för föreningen Stockholms pensioner och inackorderingshem har till civilministern inlämnat ett utlåtande om sakkunniges förslag till stadgar för hotell och pensionat.

Styrelsen framhåller, att den finner det synnerligen olämpligt, att i en och samma förordning sammanföra bestämmelser af så olikartat innehåll som beträffande å ena sidan brandskydd, å andra sidan rätten att drifva hotell- och pensionatrörelse, samt hemställer, att dessa båda frågor upptagas i särskilda förordningar.

Vad angår de af sakkunnige föreslagna villkoren för rätt att drifva hotell- och pensionatrörelse uttalar styrelsen i hufvudsak sitt gillande. Den skulle dock anse det vara lämpligt, att det uttryckligen angäfvos, af hvilken intyg om redbarhet, ordentlighet och lämplighet skola afgifvas. Vidare anser styrelsen onödigt, att tillstånd göres beroende af en dessförinnan företagen undersökning om lägenheten är inrättad i enlighet med gällande brandskyddsföreskrifter.

De af sakkunnige föreslagna bestämmelserna rörande brandskydd för hotell och pensionat anser styrelsen så godt som samtliga af sådant innehåll, att de icke lämpligen kunna tillämpas på pensionat i allmänhet. Styrelsen hemställer, att statistiska uppgifter rörande pensionaten i afseende å antalet lägenheter, rum m. m. införskaffas för ett rätt bedömande af frågan, huruvida det kan anses af behovet påkallat att göra de nu föreslagna bestämmelserna tillämpliga å pensionat. Som det emellertid oförnekligen finnes en del pensionat, som endast till namnet skilja sig från hotell, anser styrelsen det böra stadgas, att brandskyddsförordningen endast har tillämplighet å hotell samt å pensionat i den mån, de kunna anses vara att jämställa med hotell.

(Assurans)



Från brandkårernas verksamhet under år 1916.

Linköping. Utryckningarna hafva under 1916 varit ovanligt få, eller endast 11 st., och blott vid ett tillfälle, den i T. f. B. 1916 n:o 10 skildrade branden i Fabriken Nordstjärnan, har eldsvådan varit af större omfattning.

Vid utryckningar hafva tillryggelagts tills. 49,8 km.

4 man hafva varit inkallade till krigstjänstgöring, hvilket förorsakat kåren en extrakostnad af 345:72 kronor till vikarier. Manskapets medeltjänstetid var vid årets slut 4 år, 2 mån. och 15 dagar. Medelåldern 29 år, 3 mån. och 28 dagar. Ett tillfälligt dyrtids-tillägg af 100 kr. har tilldelats all personal med undantag af brandchefen och vice brandchefen. Hästar hållas numera på grund af genomförd automobilisering icke ständigt på stall. Under året har nyanskaffats en öfningsbil, utrustad som lättare utryckningsvagn.

Brandkårens första reserv har varit inkallad till öfningar 6 ggr och till eldsvåda 1 gång. Allm. brandstyrkans olika delar hafva en gång hvardera inkallats till öfning samt Tanneforsafdelningen en gång till eldsvåda.

Kalmar. Utryckningarna hafva 1916 uppgått till 21 st. Sedan en brandbil under året anskaffats, har hästantalet minskats till 2. Af reservkåren hafva 35 man varit inkallade till eldsvåda o. a. hvardera 1—10 ggr.

Allmänna kåren har icke sedan kasernerade kårens tillkomst den 1 jan. 1906 någon gång behöft inkallas till eldsvåda.



Brandsyner och Besiktningsexpraxis.

LIII.

Vid besiktning inom J:s fastighet, på D-området i J. anmärktes, att J. verkställt visst inredningsarbete utan att därtill hafva erhållit Byggnadsnämndens tillstånd.

Byggnadsnämnden förelade J. att till nämnden inkomma med ritningar samt ansökan om byggnadslof.

Genom beslut den 27 November 1914 förklarade Byggnadsnämnden, att genom den gjorda inredningen komme byggnaden att inrymma i bottenvåningen tre och i våningen 1 tr. upp två kök, men, jämlikt af K. Maj:t den 12 December 1913 fastställda särskilda byggnadsbestämmelser inom D-området, finge bostadshus å detta område innehålla högst två kök. På grund här af afslog Byggnadsnämnden J:s framställning att få bibehålla inredningen i oförändradt skick.

K. B. fann ändringarne hänförliga till nybyggnad och fastställde Byggnadsnämndens beslut.

K. Maj:t: K. Maj:ts bestämmelser af den 12 December 1913 ägde endast tillämpning vid nybyggnad, men då af målet icke kunde ses, huruvida inredningen vore

att hänföra till nybyggnad, visades målet åter till Byggnadsnämnden för ny handläggning.

K. Maj:ts Utslag den 9 Februari 1916, Reg.-Rns: Årsbok 1916, Not. C. N:o 20.

LIV.

Vid besiktning, som förrättades inom C:s byggnad a tomt n:o 89 i V., anmärktes, att å vinden i strid mot godkända ritningar blifvit inredda två rum utan eldstäder. Anmälan gjordes till Byggnadsnämnden.

Byggnadsnämnden förelade C., genom beslut den 21 September 1914, vid vite af 100 kronor, att återställa vinden i det skick, som godkända ritningar utvisade.

K. B. fann i resolution den 9 December 1914 ej skäl till **ändring** i Byggnadsnämndens öfverklagade beslut.

K. Maj:t: Ehuru ostridligt vore, att inredande af i fråga varande rum å vinden till oförmälda byggnad innefattade afvikelse från de af Byggnadsnämnden för byggnaden fastställda ritningar, likväl och som den omständigheten, att sådan afvikelse skett, icke i och för sig utgjorde hinder för meddelande af tillstånd till inredningens bibehållande, samt hvad i målet förekommit, icke innebure till fyllest görande utredning, huruvida dylikt hinder borde anses föreligga, fann K. Maj:t skäligt att, med undanröjande af myndigheternas beslut visa målet åter till Byggnadsnämnden för ny, laglikmätig behandling.

K. Maj:ts Utslag den 26 Maj 1915.



Själfantändning af metallspån.

Man har försökt att förebygga själfantändning af oljedränkta metallspån genom att befria affallet från oljan medelst centrifugering. Detta medel har emellertid icke visat sig vara effektivt.

En norsk teknisk tidskrift rekommenderar att anbringa det oljedränkta affallet i vattenfyllda behållare. Denna metod medför säkerligen äsyftadt resultat, men torde af praktiska skäl vara mindre lämplig.

Resultatet torde vinnas genom anbringande af affallet i icke allt för stora massor i torra, tätt slutande behållare eller rum.



Anmärkningsvärda eldsvådor.

Borås.

En hotande eldsvåda uppstod måndagen den 19 Februari vid half-3 tiden i Ekiperingsbolagets hus vid Stora torget. I ett rum på andra våningen mot gården hade eld uppstått genom att jungfrun på morgonen ur kakelugnen uttagit aska och ställt denna i en papplåda. När elden observerades, brann det tappert inne i rummet och en tjock rök trängde fram ur takåsen. Brand-

Brandapparater.

Som förbättrat allarmeringssystem för brandkåren är ämnat att införas inom Sunne Municipalsamhälle, torde offert å begagnad dylik materiel, tillika med beskrivning, prisuppgift och leveranstid ben. sändas undertecknad, nämndens ordförande, adr. Sunne.

J. W. Hult.

Värdering af brandskador å byggnader

utföres af *Ingenjör A. Rignér,*
expert å dylika skadors bedomande

De flesta under senare år förekommande brandskador i Stockholm med omnejd ha för såväl försäkringsgifvares som försäkringstagares räkning värderats.

Väl förtrogen med brand- & försäkringsväsende. Referenser från byggnads- & brandtekniker samt försäkringsmän, jämte förteckning å värderingar sändes på begäran.

Kontor: Stockholm, Döbelnsgatan 55.
Tel. Riks. 9076. Stockholmst. 11658, bostad ankn.

Uniformer för brandmän och s. k. larmrockar.

Prima varor och billiga priser.

Leverantör till Göteborgs Brandkår.

Akt. Bol. Otto Berlin,
GÖTEBORG.

Annonsera i

"Tidskrift för

BRANDVÄSENDET"

Brandkårslitteratur

från Svenska Brandchefsföreningens Förlag.

Årsprotokollet 1910 — innehåller bl. a. Är brandstadgan för rikets städer i behof af omarbetning och i hvilka hänseenden? Om brandsyner. Belysningsmateriel för brandkärer. Om brandtelegrafer. Slangars behandling. Teatrar ur brandteknisk synpunkt.

D:o 1911 — Bensin och dess förvaring. Tryckförluster och dessas beräkning i slangar. Brandprof af olika slags yttertak.

D:o 1912 — Brandkärernas uniforms- och titelfrågor. Brandskydd i fabriker och eldfarliga inrättningar.

D:o 1913 — Lifräddningsanordningar för sjukhus, hospital och fängelser. Studier af Norrländska sågverks- och trävaruindustrier. Om ljusgårdar, gårdsutrymme och portgångar. Brandsäkra dörrar.

D:o 1914 — Automobilfordon för brandväsendet. Eldsläckningsväsendet å Baltiska utställningen. Föreskrifter för ambulering biografteater. Lux's automatiska kolsyresläckningsanordningar. Brandtekniska studier i Köpenhamn. Lidingö köpings brandkår.

Årsprotokollet 1915 — Ludwigsbergs Penta Revolverspruta. Ang. falsk alarmering. Själfantändningsexperiment. Ansvarsförsäkring för brandkärer.

D:o 1916 — Om Bergenbranden. Svensk brandteknisk terminologi. Skyddsanordningar i hotell. Släckningshjälp till grannsamhällen.

Pris pr årsprotokoll 1 kr. för föreningsmedlem, 2 kr. för öfriga.

Om bensin och dess förvaring af Civilingenjör Karl Thorngren pris 1:—

Om vattenledningstryck och eldsläckning af Professor J.

Gustaf Richert..... 1:50

Lifräddnings- och skyddsanordningar i sjukhus, sinnessjukanstalter och fängelser af Brandchefen R. Stridbeck 1:—

Om brandsäkra byggnader af Professor Carl Forssell 1:—

Räddning af djur ur brinnande eller af elden hotade byggnader af: — — — f. pris pr st. 15 öre; vid rekvisition af minst 100 ex. 12 öre och 200 ex. 10 öre pr st.

Om själfantändning af Brandchefen W. Bergqvist 1:—

Riktlinjer för brandsyner och besiktningförrättningar. Grundade på prejudikat. Obs.! Nyutkommen. Nödvändig för brandsynerförrättare 3:50

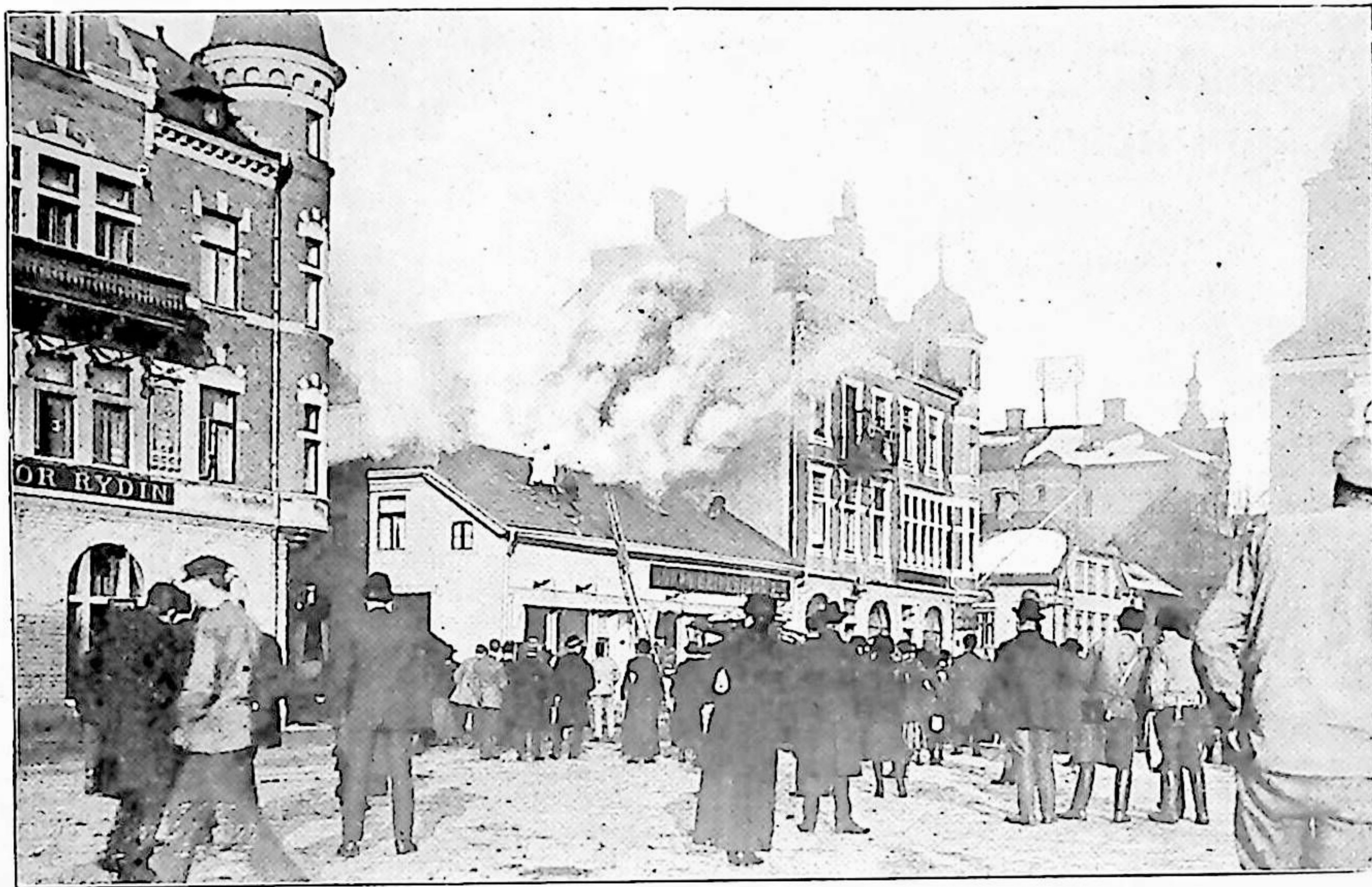
Rekvisitioner göras hos Svenska Brandchefsföreningen, Kalmar.

Studier gifva intresse för yrket och fackkunskap!

kåren alarmerades och denna var på kort tid herre öfver elden.

Elden var så kraftig, att fönsterrutorna sprungo af hettan i det rum, hvori elden utbrutit.

En del af taket måste upphuggas för att komma åt eldhärden. Man upptäckte först elden från aktiebolaget Bröderna Anderssons affär, där en af Ekiperingsbolagets innehafvare f. u. var sysselsatt vid realisationen, som där pågick, och hvilken från butiken observerade det tjocka röklager, som trängde ut ur taket.



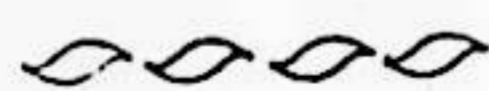
Eldsvåda i Borås den 19 Februari.

Några varor blefvo ej skadade, blott en del möbler och persedlar, som funnos i det antända rummet. I ett rum utanför detta hade firman lager. Hade elden fått några flera minuters försprång hade säkert det eldfångda trähuset kommit att stryka med.

Nu blef skadan endast af ringa omfattning, tack vare brandkårens skickliga och hastiga ingripande. Elden släcktes genom 2 ledningar från 1 Brandpost.

Aflusningsanstalten i Torneå härjad af eld.

Vid tvåtiden i fredags natt nedbrann den vid Torneå järnvägsstation uppförda och för invalidtransporterna afsedda s. k. aflusningsanstalten. Elden antages ha uppkommit genom öfverhettning.



Från eget land.

Stockholm. Förslag till ny brandordning och sotningstaxa.

Drätselnämndens första afdelning har inför stadsfullmäktige nu framlagt förslag till ny brandordning och sotningstaxa för hufvudstaden.

Afdelningen framhåller till en början, hurusom

ärendet stått på dagordningen alltsedan år 1892 men icke kunnat slutligt afgöras på grund af flera omständigheter, hvaribland särskildt påpekas det förhållandet, att senare tiders snabba utveckling på uppvärmningsteknikens område nödvändiggjort afvaktande af erfarenhet rörande modernare sådana anläggningar ur de synpunkter, som vid uppgörande af förslaget i fråga varit att taga hänsyn till.

Samtliga äldre handlingar i ärendet jämte på senare tider inkomna framställningar i frågan från fastighets-

ägare i de nyinkorporerade stadsdelarna ha genom afdelningens försorg varit föremål för pröfning vid den utredning af ärendet, som verkstälts af brandchefen och kammarkontoret, hvilken utredning resulterat i framläggandet af det nu föreliggande förslaget.

Detta har sedermera förberedande granskats af två af afdelningen utsedda delegerade, hrr Romare och Norén, som förordat förslaget till fastställande, med det undantag, att delegerade ansett frågan om ändrade bestämmelser rörande brandsyn böra behandlas helt fristående och oberoende af förslaget i öfrigt.

Då afdelningen för sin del funnit det framlagda förslaget vara väl motiveradt och tillfredsställande lämpadt efter nu rådande förhållanden, förordas detsamma till antagande i enlighet med den af delegerade uttalade åsikten.

Beträffande förslaget till brandordning torde böra påpekas, att såväl brandchefen som kammarkontoret föreslagit ett bibehållande af sotarväsendets nuvarande organisation, hvadan sålunda alla förslag om distriktsindelningens upphäfvande afstyrktes. *Förslaget innefattar äfven en hemställan, att stadsfullmäktige ville hos k. m:t utverka att såväl brandordning som sotningstaxa må förklaras gälla äfven för stadens icke planlagda område.*

Vidkommande slutligen sotningstaxan torde böra

framhållas, att de i förslaget upptagna priserna icke oväsentligt understiga de nu gällande.

(Sv. D.)

Brandförsäkrings-Aktiebolaget Fenix meddelar i styrelseberättelse öfver verksamhetsåret 1916, att under detta år utbetalts i brandskadeersättningar Kronor 927,833: 02, hvaraf af återförsäkrare ersatts Kronor 740,020: 41.



Förslag ang. enhetlighet i slangar i kopplingar m. m.

Till

herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Civildepartementet.

Undertecknade, vilka inom departementet biträda såsom sakkunniga vid utredning om behövliga brandskyddsföreskrifter för offentliga samlingssalar m. m., hava för beredning och utlåtande fått från departementet emottaga jämväl en till herr Statsrådet den 5 maj 1916 från Svenska stadsförbundets styrelse avlåten skrivelse, vari styrelsen fästat uppmärksamheten vid ett av brandkaptenen vid Stockholms stads brandkår C. G. Borgenstierna i marschäftet av förbundets tidskrift framlagt förslag om åstadkommande, vare sig genom frivillig överenskommelse eller genom av offentlig myndighet meddelade föreskrifter, av enhetlig slangdimension och kopplingstyp vid kommunernas inom riket brandväsende.

Med utgångspunkt från de svåra eldsolyckor, som nyligen drabbat städerna Bergen och Molde i Norge, samt med erinran om det behov av hjälp från grannsamhällen, vilket vid sådana fall ofta gör sig gällande hos brandchefen i det samhälle, som hemsökes av eldsolyckan, yttrar Borgenstierna i sitt nämnda förslag bland annat följande:

»Vid dylik anhållan om hjälp ställa sig helt naturligt till och med de större och ännu mera de mindre städernas myndigheter synnerligen tveksamma, då ju en minskning av deras förut endast för normala eldsförhållanden tilltagna materiel alltid medför stor risk. Därtill kommer det viktigaste av allt, nämligen att dimensioner å slangar, typen av kopplingar å desamma samt strålrör och brandposthuvuden oftast äro olika å olika platser, så att även om reserver av dylik materiel finnas, som skulle kunna sändas till hjälp, så är därmed litet eller intet vunnet.

Vid anskaffandet av dessa materiel å de olika platserna beror det till stor del på vederbörandes åsikt om vad som är bäst, brandredskapsfirmans ombuds förmåga att sälja och sälja billigt m. m., men någon hänsyn till grannen, av vilken man kan bliva beroende, tagas sällan eller aldrig. Otaliga exempel häröver kunna framvisas.

Vad kan då göras för att frambringa enhetlighet i dessa förhållanden?

Säkerligen vore det enda riktiga, att efter sakkunnig utredning vare sig genom frivillig överenskommelse eller statligt påbud fastställdes

en slangdimension och
en kopplingstyp
för hela landet.

Härmed vore ur säkerhetssynpunkt oerhört mycket vunnet, då det alltid skulle finnas en möjlighet samhällena emellan att bistå varandra i denna detalj.

Huru sedan övergången till fastställda typer lämpligast bör ske, liksom huruvida det skulle vara lämpligt att på statens bekostnad vissa bestämde städers och samhällens brandväsen erhöles en utökning av ovannämnd materiel utöver den vanliga, med villkor att vid behov åtminstone sända denna reserv till hjälp, äro frågor, som jämväl borde tagas i övervägande.

Även frågan om sprutmateriel är mycket viktig, men på grund av dess dyrbarhet i förhållande till slangar och kopplingar möta nog stora svårigheter att genomföra enhetlighet i detta avseende. Man må härvid dessutom taga hänsyn till, att därest slangdimension och kopplingstyp bleve fastställda, så kunde ju dessa så nödvändiga redskap användas till vilken spruttyp som helst. Med spruttyp menar jag här naturligtvis dylik, avsedd för släckning av eldsvådor, och ej mindre sprutor, avsedda mera för släckning av eldsvådettillbud.

Det synes mig uppenbart, att det bästa skulle vara om regeringen såsom nyss antytts, ville taga omhand omskrivna förslag. I alla hänseenden kan måhända ett påpekande i denna tidskrift, som när stadskommunerna i hela landet, väcka tanken på en granskning av befintliga förhållanden.»

Da vi i och för den åt oss uppdragna utredningen hade behov av vissa uppgifter rörande kommunernas och, eventuellt, industriella verks brandväsende, ingingo vi den 3 september 1916 till hr statsrådet med hemställan, att hr statsrådet behagade i enlighet med ett av oss uppsatt frågeformulär infordra vissa uppgifter från länen; och sedan genom hr statsrådets föranstaltande svar å berörda frågeformulär nu rätt allmänt inkommit och till oss överlämnats, hava vi sammanfört svaren i den tabell, som fogas till denna vår skrivelse och som utmärker såväl lydelsen av de utav oss uppställda frågor som ock de begärda yttranden innehåll, grupperat särskilt för städer, för köpingar, för municipalsamhällen och för industriella verk.¹⁾

Efter övervägande av vad sålunda förekommit, få vi härmed värdsamt avgiva vårt utlåtande i ämnet.

Inledning.

Tabellerna visa, att såväl vattenledning med brandposter för eldsläckning finnes i de flesta städer som ock handkraftsprutor och maskindrivna sprutor med en effektivitet från 150 till högre minutlital. Tryckslangdimensionerna variera högst betydligt, ej allenast i samhällen belägna så nära varandra, att man vid behov kan fordra hjälp från det ena till det andra, utan även till och med inom ett och samma samhälle. På grund av tryckslangdimensionernas olikhet variera naturligtvis kopplingarnas dimensioner, men därtill kommer, att även kopplingstyperna väsentligt växla såväl inom samma samhälle, vilket kan vålla missförhållanden, som ock inom samhällen belägna nära intill varandra.

Förrådet av tryckslang inom de olika samhällena synes ej vara satt i förhållande till dessas storlek och till de brandobjekt, som i dem finnas; de äro följaktligen ej beräknade för samtida större eldsvådor eller fullständiga samhällsolyckor. Man får ej förgäta, att befintligheten inom en kommun av något materielsöverskott kan komma till ovärderligt gagn vid eldsolycka i en grannkommun.

Beträffande angörandet av brandposthuvud till brandpost finnas även olika system, av vilka de flesta synas ha det felet att vara känsliga för smuts, is o. d., ett förhållande, som ofta, särskilt under den kalla årstiden, medfört svårighet.

Av vad genom utredningen sålunda framgått vill det synas, att nuvarande förhållanden i detta hänseende inom riket äro allt annat än tillfredsställande, och att en förändring således är av behovet påkallad. Denna vår uppfattning stärkes av den upplysning, vi erhållit från en medlem i den brandkommission, som inom statens järnvägars förvaltning är tillsatt för att revidera dess brandväsende och uppgöra förslag till dess tidsenliga ordnande, nämligen att enahanda förhållanden, som ovan relaterats, förefinnas även vid eldsläckningsväsendet inom statens järnvägars stationsområden.

Om det således torde få anses obestridligt, att det allmänna brandväsendet inom riket lider av bristande enhetlighet i avseende på slangdimensioner och kopplingstyper, samt att det enligt sakens natur skulle såväl för vart enskilt stadssamhälle som för samhällena i gemen vara till oskattbart gagn, om enhetlighet härutinnan kunde åstadkommas, lär det tillhöra oss allra först att söka uppvisa, vilka mått och typer äro eftersträvansvärda, och därefter att avgiva förslag till målets ernående.

1. Tryckslangdimension av 63 mm. förordas.

Vad då först angår frågan, vilken tryckslangdimension bör fastställas, visar sig, enligt vad vi inhämtat, att till och med vid de eljest synnerligen väl organiserade brandkårerna i Berlin och Hamburg, där olika tryckslangdimensioner förekomma, missgrepp äga rum och en dyrbar tid förloras därigenom, att man vid eldsvåda gått till anfall med mindre dimensioner och sedermera tvingats övergå till grövre. Det har vid upprepade tillfällen ådalagts, att större säkerhet vunnits, mindre värden gått förlorade, om man från början använt sig av grövre dimensioner. I Berlin är tryckslangdimensionen 45 mm. och 75 mm. och i Hamburg resp. 45, 72 och 85 mm. Hamburgs 85 mm:s slang är specifik för denna stad med anledning av de stora brandriskerna som där finnas, och kan därför i detta sammanhang lämnas ur räkningen.

Alldeles tydligt är, att en medeldimension bör kunna finnas, som förenar rörligheten hos en 45 mm:s slang med effekten beträffande vattengivning av en 75 eller 72 mm:s slang.

Om man granskar tabellerna i fråga om slangdimensionerna, skall man finna, att 63 mm:s slangen återfinnes med avsevärd spridning över hela landet, och att i alla de stadskommuner eller stadsliknande samhällen, vilkas uppgifter i tabellerna sammandragits, en slangdimension mellan 60 och 67 mm. förefinnes i mer än 50 % av alla fall. Detta förhållande lär även hava framgått av den undersökning, vilken verkställdes av staten järnvägars brandkommission.

En slangdimension av 63 mm. synes således vara väl avvägd för vårt lands klimatiska förhållanden, och dess allmänna förefintlighet visar oförtydligt, att man ansett densamma lämplig trots dess relativa storlek vid många fall. Den kraftiga verkan den medger vid allvarigare förhållanden uppväger mer än väl dess mindre lätthanterlighet i jämförelse med t. ex. 45 mm:s slang.

Då 63 mm:s slangdimensionen är lämplig ej blott för vattenledning

¹⁾ Denna tabell här ej avtryckt.

med brandposter utan även vid brandsprutor med kapacitet från 150 minutiliter ända upp till de största brukbara, synes oss därför 63 mm:s tryckslangen vara den, som i vårt land lämpligast bör antagas som standardtyp.

Övergångskoppling.

Å orter med synnerligen farliga brandobjekt och där således de värden, som kunna bli satta på spel, äro särskilt stora, torde behovet av större slangdimensioner göra sig gällande, t. ex. å sjöångsprutor i större städer eller vid sågverk eller där stationära större spruttyper finnas. Tydligt är, att vi i detta ärende bortsett från dylika fall. För sådana orter torde böra föreskrivas, att övergångskopplingar till standardtypen skola finnas i tillräckligt antal.

II. Kopplingstyp. Idealkoppling förordas.

Fördelen av enhetlig tryckslangdimension skulle vara av ringa eller ingen betydelse, därest ej även en bestämd kopplingstyp antoges för densamma. Det inses nämligen lätt, vilken oerhörd fördel ligger däri, att en brandman under eldsläckningen ej behöver eftersinna, vilka av hans slangar passa till varandra. Och lika uppenbart framstår fördelen av att, när fråga uppstår att bispringa ett av eld hotat angränsande samhälle, man ej behöver taga hänsyn till, huruvida befintliga slangkopplingar passa. Självfallet lär få anses, att en antagen, enhetlig tryckslangskoppling bör anbringas jämväl å de redskap, som skola förenas med tryckslangarna såsom strålrör, grenrör, brandposthuvud, kopplingsställena å 150 minutiliters och större brandsprutor o. s. v.

Av tabellerna framgår, hurusom befintliga slangkopplingar förete stor olikhet inbördes, ej allenast i fråga om dimensionerna utan även i fråga om själva typen.

På grund av ofullständiga uppgifter till tabellerna har svårighet uppstått att bedöma, vilken typ en del kopplingar tillhöra; men så mycket synes till en början uppenbart, att man kan uppdelade kopplingarna i två huvudgrupper, *oliksida* och *liksida*.

Med *oliksida* koppling förstås en sådan, vars »halvor» äro av sins emellan olika konstruktion. Hit höra de i tabellerna förekommande »skruv- och mutterkoppling» samt »ögonblickskoppling». På grund av oliksidigheten hos dessa kopplingar måste den största uppmärksamhet ägnas åt att slangar, som äro därmed försedda, vid eldsvåda läggas ut så, att man vid tillkoppling av strålröret, skarvning av slang eller vid koppling till spruta eller brandpost ej råkar få två lika halvor mot varandra, då koppling ej kan verkställas, utan att man först »ändvänder» slangar. Vad detta betyder vid en eldsvåda, bör lätt förstås, likasom fördelen av att ej behöva belasta eftertanken med hänsyn till slika ting, när denna så väl behöves för vida allvarligare uppgifter. Eldsvådor hava fått en avsevärd spridning just på grund av det anförda förhållandet.

Den *oliksida* kopplingen, en skadlig kvarleva från gamla tider, bör därför fortast utrotas.

Med *liksida* koppling förstås en sådan, vars båda »halvor» äro lika, varigenom den *oliksida* kopplingens ovan angivna olägenheter helt bortfalla.

I Tyskland, vilket är det enda europeiska land, som på förevarande område kan vara oss till exempel och där intresset för brandväsendet och därmed sammanhängande frågor synes hava genomsvårt såväl myndigheter som befolkning, förekomma uteslutande *liksida* kopplingar. De *oliksida* äro för länge sedan satta ur bruk. I de större städerna förekommer väl en kopplingstyp, kallad den Storsch'ska, vilken i vissa delar påminner om idealkopplingen; men den lär dock vid en jämförelse böra vika på grund av dels att någon spärranordning ej finnes å densamma, och dels till följd av dess vikt.

Till *liksida* koppling höra de i tabellerna upptagna s. k. blixtkoppling, rekordkoppling och idelakoppling, för vilka typer vi nu gå att redogöra.

Blixtkopplingen sammanhålls av två stycken, av fjädrar påverkade klackar. Denna koppling är svår att isärtaga och svår att hopkoppla på grund av känslighet för smuts och is. Dessutom är den beträffande tätningen beroende av, att tillhörande tätningsringar ständigt äro nya och mjuka. Kopplingen deformeras även lätt vid stötar och slag.

Rekordkopplingen är likaledes beroende av täthet hos packningen, varför denna ofta måste ombytas. Det kan annars hända, att kopplingarna gå isär. Hakarna vid denna koppling ligga blottade, vilket är en svaghet. Denna koppling är synnerligen känslig för stötar och slag, som kunna omöjliggöra såväl isärtagning som hopsättning av densamma. Kopplingen är dessutom, om något tryck finnes i slangledningen, på grund av sin konstruktion nästan omöjlig att isärtaga.

Idealkopplingen består av skruv och mutter med $\frac{1}{4}$ varvs gänga i varje del. Kopplingshalvorna behöva endast vridas något mera än ett fjärdedels varv, för att kopplingen skall vara verkställd och stoppklackarna trätt i funktion. Tätningen i kopplingen sker medelst packning, vilken är relativt oberoende av sin mjukhet, och, enligt vad erfarenheten visat, i vanliga fall befinnes i fullt brukbart skick ända upp till 15 å 20 år. Kopplingen åstadkommer täthet för såväl sugning som tryck. I motsats till rekord-

kopplingen tätar densamma vid lagt tryck och besitter dessutom genom sina stoppklackar fördelen att ej gänga upp sig. Detta är ej förhållandet med rekordkopplingen, som saknar dylika stoppklackar.

Stockholms brandkår hade förut skruv- och mutterkoppling, men denna ansågs redan på 1800-talet olämplig på grund av sina förut angivna brister, varför övergång till ny kopplingstyp bestämdes. Efter ingående prov och undersökningar stannade man vid den ovan nämnda s. k. idealkopplingen. De fordringar, som vid dessa prov ställdes på densamma, voro liksidighet och okänslighet för stötar och slag; följaktligen så små stötytor och så små känsliga, blottade delar som möjligt; därtill kom kravet på ringa vikt, för att ej onödigtvis belasta brandfordonen. Under de 20 år idelakopplingen varit i bruk i Stockholm har den ständigt fyllt de stora fordringar, vilka man ställt på densamma såsom en pålitlig tryckslangskoppling under alla väderleksförhållanden, vid arbete i den svåraste terräng och vid de, i jämförelse med andra orter i riket, flesta eldsvådor. Typen förekommer allmänt utbredd över hela landet och vinner alltmera användning. Så har t. ex. Örebro stad i dagarna bestämt sig för densamma. Härtill kommer, att patentet är utgånet, så att någon mannamän vid beställning icke kommer i fråga.

Någon skall måhända göra den invändningen, att man genom att begagna s. k. övergångskopplingar emellan olika kopplingstyper skulle i viss mån nå samma mål. Men det lär vid den ringaste eftertanke framstå i klar dager, att detta vore en halvmesyr, varmed skulle följa alla de olägenheter, som äro därifrån oskiljaktiga. Glömska, okunnighet och den villervalla och tidsförlust, de föra med sig, måste man taga i beräkning, vartill kommer att vid fråga om grannsamhällets bispringande man kunde tänkas behöva flera övergångskopplingstyper.

Det torde av vad sålunda anförts få anses framgå, att idealkopplingen lär vara den typ, som bör förordas för riket såsom en fullt modern och tillförlitlig koppling. (Forts.)



Från utlandet.

Danmark. Den 29 Januari 1917 tillsatte det danska justitiedepartementet en komité med uppgift att inkomma med förslag till ny förordning om eldfarliga vätskor o. d. Bland ledamöterna i kommissionen märkes brandchefen i Köpenhamn Mülertz.

Köpenhamn. Genom inrikesministeriell kungörelse af den 26 Februari 1917 har körsel med motorfordon för personbefordran förbjudits mellan kl. 12 midnatt och 6 f. m.

För att emellertid icke omöjliggöra befordran vid sjukdoms- och olycksfall under denna tid, kunna motordroskor för sådant ändamål rekvireras genom polisen.

Missbruk af detta telefonnummer är belagdt med bötesansvar på intill 10.000 kronor eller fängelse.

Det är betydligt kraftigare, än då det gäller falskalarmering af brandkåren.

Köpenhamn. Genom lag af den 23 Januari 1917 har inrikesdepartementet bestämt, att nedrifning af byggnader med bostadslägenheter äfvensom ombyggnad och sådana reparationer af gammal byggnad, hvarigenom bostadslägenheter och andra lokaler för längre eller kortare tid försattes ur brukbart skick, från och med den 8 Februari 1917 endast må äga rum efter särskildt tillstånd af kommunalstyrelsen.

Enligt samma lag må bostadsvåningar och till bostäder afsedd del af affärslokaler icke tagas i anspråk för andra ändamål än till bostäder, så framt icke magistraten i särskilda fall finner skäligt meddela undantag.

Föreskrifterna hafva tillkommit för att i någon

man råda bot på den i staden förefintliga bostadsbristen.

Köpenhamn. Vid räddningskårens utryckning med ambulansautomobil den 18 Februari körde fordonet öfver en person med den påföljd, att denne afgick med döden omedelbart efter framkomsten till sjukhuset.

Ambulansvagnen framfördes med en hastighet af omkring 25 km. i timmen. Chauffören var utan skuld i olyckan.

Det är första gången under räddningskårens tioåriga verksamhet, som en dylik olycka inträffat.

Amerika. På årsmöte 1911 med National Fire Protection Association beslöts att arbeta för införandet af regelbundna brandsyner genom brandväsendets försorg.

Under de närmast följande åren hafva dylika brandsyneförrättningar mera allmänt blifvit införda åtminstone i de större städerna och man anser, att detta, bland annat, är grunden till, att eldsvådornas antal i dessa städer afsevärdt förminskats.

Föreningen offentliggör nu några siffror, som belysa dessa förhållanden:

New York	hade under 1915	1010	eldsvådor mindre än under 1914.
Chicago	» » »	1238	
Cincinnati	» » »	430	
Milwaukee	» » »	682	

Amerika. Man tänker på att i samtliga unionens stater införa en s. k. brandskyddsdag och har härtill föreslagit den 9 Oktober, årsdagen för Chicagos stora brand.

Danmark. Den 1 Mars kunde Den alm. Brandförsäkring för Landbyggninger fira sitt 125-års-jubileum. Bolaget började nämligen sin verksamhet år 1792. Det

hade då ett medlemsantal om icke fullt 800 och en försäkringssumma på 29 mill. kronor.

År 1857 hade medlemsantalet stigit till 180,000 och försäkringssumman till 441,3 mill. kr.

På jubileumsdagen var medlemsantalet 234,000 och försäkringssumman 3 milliarder kronor.

Personalia.

Stockholm. Brandlöjtnant A. G. Hamberg har erhållit K. Maj:ts tillstånd att mottaga och bära Stockholms Stads Brandförsäkringskontors mindre medalj i guld.

Södertälje. Till brandchef har af stadsfullmäktige utsetts v. brandchefen A. Viberg och till hans efterträdare som vice brandchef handlanden Harald Liljegren.

Kristiania. Brandchefen B. Dybwad firade den 1 Februari d. å. tjugufemårsjubileum såsom stadens brandchef.

Litteratur.

Red Books of the British Fire Prevention Committee
N:o 205.

Boken afhandlar konstruktioner för passagerarfartyg o. a., hvilka kunna anses tjänliga att begränsa ombord å dylika fartyg utbruten eldsvåda.

I ett supplement till boken har komitén behandlat användningen af träkol såsom isoleringsmaterial vid sådana konstruktioner.

Rättelse.

I notisen ang. nyanskaffning vid Stockholms Brandkår under år 1916, nr 2 d. å. sid. 22, har genom ombrytningsfel kommit att stå versagpump i stället för R. A. G.-pump, hvilket härmed till rättelse meddelas.

Pärmar till Tidskrift för Brandväsendet

kunna rekvireras
från Redaktionen

Pris Kr. 1: 50 inklusive porto