



Nr 3 1958

40 ÅRG.

UPPLAGA 13.600 EK.

BRANDKÅRS-

tidsskrift

ORGAN FÖR SVENSKA BRANDKÄRNAS RIKSFÖRBUND

REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE: ANDERS EKBERG

JAKOBSGATAN 14, STOCKHOLM C - TELEFON 21 36 06 - POSTGIROKONTO NR 4870

Trafikmål slutgiltigt avgjort

I nr 9/1957 av denna tidskrift har redovisats innehållet i ett trafikmål, som avgjorts i vederbörande häradsrätt. Det gällde en brandman vid en yrkesbrandkår, som dömdes för oaktsamhet vid framförande av en ambulans till höger om en trafikdelare. Därvid kolliderade han med en cyklist. Enligt domstolen borde han ha färdats till *vänster* om trafikdelaren, då tidsförlusten blivit praktiskt taget ingen, och någon risk för kollision ej hade uppkommit. — Han hade dessutom hållit en fart, som med hänsyn till omständigheterna måste anses för hög.

Sedermera har brandmannen överklagat häradsrättens dom. Hovrätten fann dock inte skäl ändra densamma. Hovrättens dom har icke överklagats, varför målet nu är slutgiltigt avgjort.

I hovrätten förekom åtskillig polemik mellan den advokat som företrädde brandmannen och åklagaren.

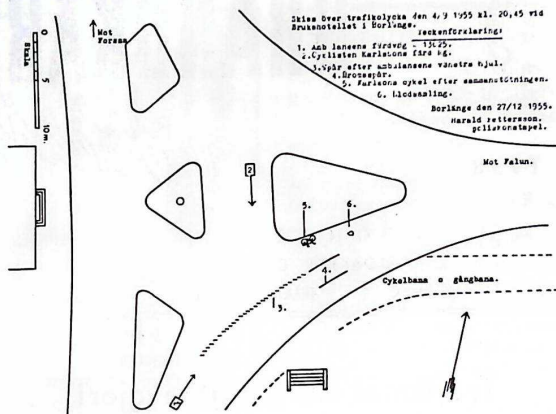
Sammanfattningsvis framhöll sålunda *advokaten* att, cyklisten hade sett eller borde ha sett — innan han kommit in i korsningen — såväl polisbilen som ambulansen, alltså i vad avser ambulansen, tidigare än han själv uppgivit, att cyklisten sett att polisbilen tagit den felaktiga körbanan, att han måste ha utgått från, att ambulansen skulle komma att färdas i samma körriktning, att han icke helt bort utesluta möjligheten av att ambulansen skulle komma att färdas på samma körbana, att han

själv medgivit, att han i allt fall innan infarten å den norra körbanan sett ambulansen, och att han ävenledes innan han kört ut på den högra körbanan, sett att ambulansen skulle komma att föras på samma körbana. Med utgångspunkt härifrån, borde cyklisten i första hand ha stannat, innan han fortsatte in i korsningen och i allt fall innan han körde ut på den högra körbanan.

Brandmannen, som ostridigt varit ute i ett trängande fall, har haft skäligen anledning att räkna med att cyklisten skulle ha lämnat honom fri väg, och i god tid stannat för att släppa fram ambulansen. Hans hastighet kan med hänsyn till omständigheterna ej heller anses ha varit för hög.

Av *åklagarens* framförda synpunkter i hovrätten bör följande omnämnas.

Då brandmannen passerade vägkorsningen, där kollisionen med cyklisten skedde, var trafik å "rätt" körbana för brandmannens vidkommande icke på något sätt hindrad. Ingen trafik förekom nämligen till vänster om trafikdelaren, där brandmannen rätteligen bort köra. Det fanns således ingen anledning för denne att köra till höger om samma trafikdelare, i all synnerhet som där dock fanns annan trafik, nämligen just den sedermera påkörde cyklisten. Den tidsvinst, som brandmannen räknat med då han begagnade sig av högra körbanan, var ytterligt ringa och kunde icke på något sätt uppväga riskmomentet vid användande av



"fel" körbana. Ett riskmoment måste självfallet alltid föreligga, då fordon begagnat körbana, som normalt icke får brukas, om där förekommer annan trafik. Så var här fallet och brandmannen hade riskfritt kunnat använda den körbana, som han i vanliga fall bort använda enligt på platsen förefintliga trafik-anvisningar.

Slutligen framhöll *åklagaren* bl. a. följande allmänna synpunkter på de regler som gäller för förare av uttrykningsfordon. Synpunkterna återges förhållandevis utförligt, men då de torde ha intresse för all brandpersonal, har det syntts lämpligt förfara på sådant sätt.

Åklagaren uttalade sålunda:

Till en början bör fastslås, att förare av uttrykningsfordon i och för sig enligt gällande trafiklagstiftning har vissa möjligheter att underlåta ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler. Detta får ske i trängande fall. Likaså har förare av uttrykningsfordon rätt att likaledes i trängande fall påkalla fri väg.

Därjämte bör emellertid också fastslås, att förare av uttrykningsfordon *endast i dessa fall* lämnats möjlighet att åsidosätta givna trafikföreskrifter. Förare av sådant fordon har således icke rätt att åsidosätta vare sig grundregeln för trafiken enligt 39 § — om iakttagande av omsorg och varsamhet — eller skyldigheten enligt 46 § att anpassa hastigheten till vad trafiksäkerheten med hänsyn till omständigheterna kräver. Förare av uttrykningsfordon har så-

ledes samma principiella skyldighet som alla andra trafikanter att *dels* iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna och *dels* att anpassa fordonets hastighet till vad trafiksäkerheten allt efter omständigheterna kräver. Därigenom är också ostridigt fastslaget att förare av uttrykningsfordon icke *på bekostnad av trafiksäkerheten* får begagna sig av sina möjligheter att åsidosätta för trafiken lämnade anvisningar.

Ifrågavarande möjligheter för förare av uttrykningsfordon att åsidosätta genom anslag o. dyl. givna trafik-anvisningar ha givetvis tillkommit för att uttrykningsfordon skall kunna komma snabbt fram, därest den körbana, som fordonet normalt skulle begagna enligt samma anvisningar, är blockerad av annan trafik eller av annan anledning oframkomlig. Syftet är att i trängande fall förhindra tidsförlost om uttrykningsfordon på samma sätt som andra fordon måste invänta sin tur att komma fram. Där emot kan åt bestämmelserna under inga förhållanden givas den tolkningen, att uttrykningsfordon får åsidosätta all hänsyn till annan trafik och till trafikanters säkerhet genom att *med äventyrandet av trafiksäkerheten* allt efter omständigheterna fritt välja körbana och hastighet. Vägtrafikförordningen innehåller helt enkelt ingen bestämmelse enligt vilken detta får ske.

I här ifrågavarande fall var brandmannens ärendet trängande. Fordonet förde fungerande ljudsignaler. I och för sig borde brandmannen därför haft principiell rätt att med *iaakttagande av omsorg och*

varsamhet till förekommande av trafikolycka och av bestämmelserna, om att hastigheten skall anpassas till vad trafiksäkerheten krävt, välja högra körbanan, d. v. s. att köra till höger om trafikdelaren, detta dock endast under förutsättning att körbanan till vänster om trafikdelaren varit spärrad och oframkomlig eller att risk icke förelegat för annan trafik å den högra körbanan. I vägtrafikförordningen står visserligen icke utsagt, att förare av utryckningsfordon äger rätt påkalla fri väg även om han därvid underlåter begagna sig av den körbana, som han normalt har att följa. Möjligen skall bestämmelsen dock läsas så, men under inga förhållanden så att detta får ske utan att omsorg och varsamhet iakttagas och hastigheten anpassas till trafiksäkerheten. Därest förare väljer "fel" körbana föreligger ännu större anledning att iakttaga all varsamhet, eftersom detta avviker från det normala och är ett för annan trafik särskilt farligt trafikmoment.

I målet är ostridigt att körbanan till vänster om trafikdelarna var fri från all annan trafik. Även om åt bestämmelsen om rätt för förare av utryckningsfordon att påkalla fri väg gives den generösare tolkningen, att brandmannen haft rätt att påkalla fri väg även till *böger* om trafikdelaren, har han självfallet därvid haft att iakttaga den allra största varsamhet och omsorg, eftersom högra körbanan icke var fri från trafik. Cyklisten, som i korsningen kolliderade med brandmannens bil, måste helt naturligt ha bibringats den uppfattningen, att utryckningsfordonet skulle begagna sig av körbanan till vänster om trafikdelaren, eftersom den körbanan var helt fri från trafik. Detta måste också för cyklisten ha tett sig fullt naturligt. Brandmannens uppgift att han valt den högre körbanan "för att ej skapa något missförstånd" förefaller därför egendomlig, då ett avvikande från normalt körsätt väl just är ägnat att skapa missförstånd hos andra trafikanter.

Brandmannen har enligt egen uppgift iakttagit cyklisten på ett avstånd av ungefär 75 meter och visste följaktligen att cyklisten var på väg fram emot gatukorsningen. Han måste också ha iakttagit att vänstra körbanan var fri från trafik. Det kan under sådana förhållanden omöjligt vara förenligt med omsorg och varsamhet att välja den körbana, som var belastad med annan trafik istället för "rätt" körbana, som var helt fri. Brandmannen har också medgivit, att "avståndet mellan de båda fordonen varit för kort för att en sammanstötning kunnat undvikas" och att han därför icke hunnit stanna fordonet. Härigenom måste också

vara medgivet att hastigheten var för hög med hänsyn till omständigheterna.

Den tidsvinst, som för brandmannen kunnat uppstå genom att han valde högra körbanan, måste vara ytterst minimal, och kan icke motivera detta åtgärd. Under inga förhållanden kan detta intresse väga tyngre än hänsynen till annan trafik, och kan därför icke vara försvarbar.

Det kan icke vara varsamt att köra på en av annan trafik belastad körbana, då haft möjlighet att välja den körbana, som han skolat välja enligt trafikantvisningarna, då denna körbana var helt fri för passage.

Därest brandmannens sätt att föra fordonet skulle passera opåtalat eller tolereras, skulle detta leda till ren anarki ifråga om framförande av utryckningsfordon. Vägtrafikanter skulle då aldrig ha någon möjlighet att beräkna var ett utryckningsfordon skall komma att passera. Därest fordonets "normala" körbana är fri måste andra vägtrafikanter ha absolut rätt att förvänta sig, att fordonet skall begagna sig av denna. Är så icke fallet, måste andra vägtrafikanter räkna med att utryckningsfordon kan komma att välja vilken körbana som helst vid vilka tillfällen som helst, och det skulle då vara förenat med ständig risk för alla vägtrafikanter att över huvudtaget uppehålla sig på eller i närheten av en väg eller gata, där ett utryckningsfordon passerar. En trafikant skulle då aldrig ha någon möjlighet att med någorlunda säkerhet kunna beräkna ett utryckningsfordons tilltänkta färdväg. Utvecklingen får naturligtvis icke gå dithän utan förare av sådant fordon måste i och för sig iakttaga samma omsorg och varsamhet till förekommande av trafikolycka som andra trafikanter. Det får icke gå därhän, att utryckningsfordon tillåtas riskera större olyckor redan genom framförandet av räddningsfordon än vad som avsetts att räddas med detsamma. Att resultatet blir detta vid ett ohämmat utnyttjande av möjligheten att åsidosätta givna trafikregler och samtidigt ett åsidosättande av den dock obligatoriska skyldigheten att iakttaga omsorg och varsamhet står tämligen klart.

Under målets handläggning i hovrätten företeddes en skiss, som utvisar hur trafiksituation var vid det aktuella tillfället.

Det nu redovisade målet har fått en jämförelsevis utförlig behandling. Men så har skett därför att målet innehåller flera problemställningar, som kunna aktualiseras för en förare av utryckningsfordon.

Stig G. Holmberg.



Bild 1. Handpump för sprängprovning av slang.

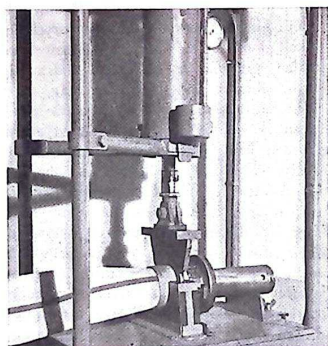


Bild 2. Maskin, som fäster slang vid koppling med järmetallhylsa. Maskinen är hydrauliskt verkande och försedd med pressverktyg för olika hylsdimensioner.



Bild 3. Spolningsapparat, som befriar slang från den värsta smutsen.

Rationaliserad slangvård

Av brandkapten Arne Karder.

Tidigare förelåg problem att skapa full samsättning för brandmän mellan eldsvådorna. I dag är det annorlunda. Brandmännen har kort effektiv arbetstid och arbetsuppgifterna har ökat väsentligt. Arbetstiden måste till stor del användas för utbildning, övningar m. m., varför underhållsarbetena blir eftersatta i många fall. Eftersläpningen har tvingat fram arbetsbesparande maskiner och metoder vid Göteborgs brandkår. En del arbeten är av brådskande natur som kräver omedelbar åtgärd. Hit hör vården av slang efter eldsvådor.

Slangvården gör anspråk på stor del av tillgänglig arbetskraft. Detta gäller särskilt för det fall lämpliga lokaler och hjälpmedel saknas. Så var fallet i Göteborg. Det ansågs därför nödvändigt att utrusta vår nya brandstation med lokaler lämpade för rationaliserad slangvård.

Många typer av slang finns numera i marknaden. Det är därför lämpligt att själv kunna utföra *sprängningsprov* på slang innan beställning sker (bild 1).

Montering av kopplingar kan ske efter olika metoder. Vi har valt att fästa slangen vid kopplingen med lättmetallhylsa. För monteringsarbetet har anskaffats en hydrauliskt verkande maskin med pressverktyg för olika hylsdimensioner. Maskinen har tillverkats vid kåren (bild 2).

Provtryckning sker för kontroll av kopplingsarnas täthet.

Till slangvård hör även dess *bantering vid eldsvådor*, där slangen blir mer eller mindre utsatt för påfrestning. Detta gäller i första hand manöverslang nära brandobjektet. Tillfällig lagning av slanghål genom s. k. slangbinda sker snarast för att skadan icke skall förstoras.

Slangarnas nummer antecknas på brandplatsen, om förorenat vatten eller skum använts.

Slang nära brandplats bör icke släpas. Sammanrullning sker där den ligger eller efter det den burits till lämplig plats. Vid lastning och lossning bör slang icke släpas eller skjutas på bilens flak, som ofta är grusigt. Rullad slanglängd ställs upp, så att slangvecken icke utsättes för onödigt slitage under transport. Våt slang är alltid känslig för åverkan.

Frusen slang får icke utrullas förrän den upptinats. Trådarna i sådan slang bytes lätt sönder.

Vid hemkomst införes smutsig slang från lastbil direkt till slangvårdslokalerna via rutschränna. Slangen passerar därefter en spolningsapparat (bild 3) och befrias från den värsta smutsen, innan slangens blötlägges.

För blötläggning finnes fem mindre kar som utrustats med överfall, vilka har till uppgift att hålla slangens under vattnet (bild 4).

Tvättning av slang sker normalt maskinellt med kylslaget vatten utan tillsats av tvättmedel. Elektrisk driven tvättmaskin med fyra roterande perlonborstar ingår i utrustningen. Slangen självmatas genom maskinen och flyter ut i en 26 m lång vattenfylld ränna. En flottör är ansluten till slangkopplingen för att hålla kopplingen flytande. Tvättning kan därför ombesörjas av en man (bild 5).

Tvättningen kan också ske för hand över tvättbräde som skjutes utefter en 26 m lång vattenfylld ränna (bild 6).

Efter tvättningen genomspolas slangens med rent vatten för det fall den har genomflutits av smutsigt vatten eller skum. Detta göres för att avlägsna ämnen, som kan förorsaka röta. Ren slang ger bättre fäste åt vulklappar.

Tvättad slang överföres till invidliggande ränna, där plats beretts för fyra slangar. Dessa kopplas till ett provtryckningsbatteri (bild 7). Vid provtryckningen fylls slangarna med vatten från direktgående 2" ledning. Därefter höjes trycket i slangarna genom en centrifugalpump. Pumpen är utrustad med shunt, som inställs för konstant provningstryck.

Vid märkning av slanghåll användes en vals,

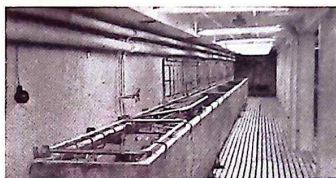


Bild 4. Blötläggningskar med överfall, som håller slangens under vattnet.

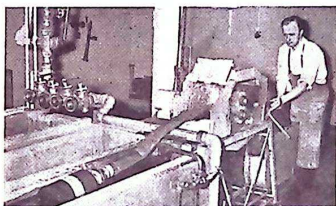


Bild 5. Slangtvätt med självmatande maskin. Slangen flyter ut i den 26 m långa rännan. Flottören håller kopplingen flytande.



Bild 6. Handtvätt över tvättbräde, som skjutes ut efter 26 m lång vattenfylld ränna.



Bild 7. Provtryckning av 4 slangar samtidigt i en ränna med lutning 1:50.

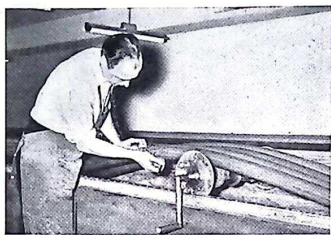


Bild 8. Märkning av slangbål. En vals vevas fram utefter rännans hela längd och upplyfter slangarna från planet.

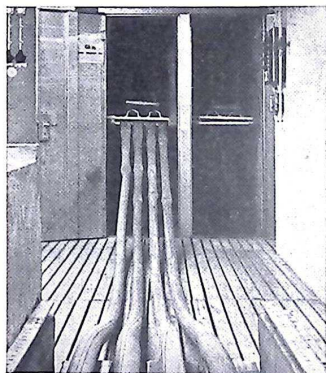


Bild 9. De fyra provtryckta slangarna uppbivas samtidigt i ett av de båda 26 m höga torktornen.

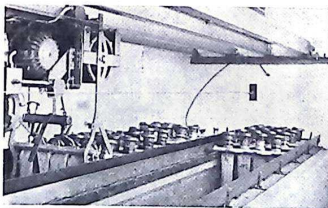


Bild 10. Slangarna uppbissas och nedfiras med automatiska telfrar, vilka manövreras från slangträtten.

som vevas fram utefter rännans hela längd och upplyfter slangarna samtidigt från planet (bild 8).

Arbete med tömning av slang har helt försvunnit, då rännan givits en lutning 1:50.

Upphivning av de fyra slangarna sker samtidigt i ett av de båda 26 m höga torktornen (bild 9). Stationen har utrustats med tvenne torkar för att nytvättad slang icke skall försena pågående torkning av slang. Torkningen påskyndas genom varmluftsaggregat.

I toppen av torkarna finns automatiska telfrar med vilkas hjälp slangens upphissas och nedfiras (bild 10). Telfrarna manövreras medelst knappsatser, placerade vid slangtvätten. Manuell betjäning i tornets övre del har därför utgått. Telfrarna har tillverkat vid kären.

Vid nedtagning av slang från tornet uppsamlas desamma i en transportkärra. Kärran drages till ett angränsande rum, där slangens upprullas maskinellt. Slanglängderna uppställs på hyllor i rummet i väntan på att bli lagade.

Vid lagning upplägges slangens på ett av de två 26 m långa borden (bild 11). Varje bord är utrustat med spår, som styr termostattereglerade vulkaniseringsjärn. Framför varje lagningsbord finns en avlastningsränna för lagad slang.

Tryckluft är framdragen till lagningsbordets gavel. Tryckluften användes för inblåsning av talk i belagd slang. Talk uppsamlas i slangens andra ände i en dammsugarpåse (bild 12).

Vid samma gavel har placerats en maskin-driven omveckningsapparat, som skötes av en

ALBIN-200

så gott som obegagnad, i skick som ny, av en händelse till salu till reducerat pris.

Svar till "1000 kronor"

AB Svenska Telegrambyrå, Malmö, f. v. b.

man. Maskinen har tillverkats vid kåren (bild 13).

Stora fordringar har ställts på förrådslokalen för slang (bild 14). Luftiga och ställbara slanghyllor ingår i utrustningen. Lokalen har vidare utrustats med hygrostaterreglerat befuktningssystem för att erhålla konstant relativ fuktighet i lokalen. Fuktigheten och temperaturen avläses med jämna mellanrum på en hygrometer.

I anslutning till huvudförrådet finns rum för paketering av slang varifrån distribution sker till kårens stationer.

Under föregående år mottog stationen använd slang, vars anskaffningsvärde motsvarade en femtedel av hela stationens anläggningskostnad eller nyanskaffningsvärdet av alla fordon vid kåren. Härav framgår vikten av god slangvård.

Slangverkstäderna har givits tillräcklig kapacitet för att kunna fungera som slangcentral för både stadens verksskydd och närliggande brandkårer.

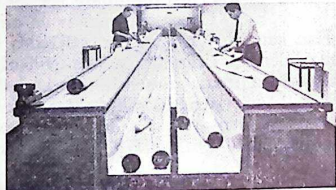


Bild 11. Dubbla bord för slanglagning med spår som styr termostatreglerade vulkaniseringsjärn. Framför varje bord finns en avlastningsränna för färdiglagad slang.

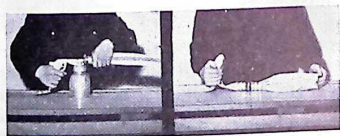


Bild 12. Inblåsning av talk i invändigt belagd slang. Talken inblåses med hjälp av tryckluftspruta med behållare för talk. I slangens andra ände uppsamlas talken i dammsugarpåse.

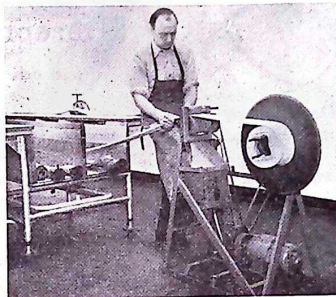


Bild 13. Från lagningsbordets avlastningsränna inläses slang i en omvecklingsmaskin.

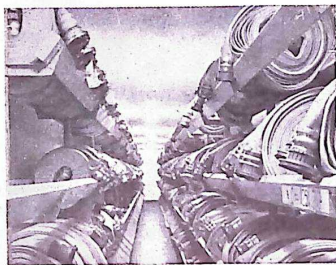


Bild 14. Del av slangförrådet med luftiga och ställbara hyllor. Lokalen är försedd med hygrostaterreglerat befuktningssystem för att erhålla konstant relativ fuktighet.

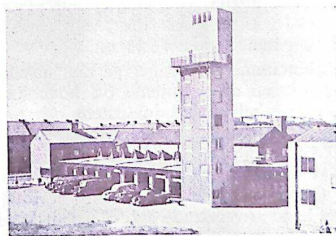


Bild 15. Källtorps brandstation.

Efterrapning av patent

Fråga och svar om patentintrång.

"Det avses att bygga om en gammal bil på kårens egen verkstad och bland annat förse den med möjlighet att lägga ut slang direkt efter samma idé, som finnes i bildbandet »Slang- och tankbilens användning». Det har nu sagts att denna idé är patenterad, så att vi inte skulle få göra denna byggnation. Jag har den uppfattningen att man får göra även en patenterad sak åt sig själv utan att vara brottsling. Dom andra på kåren håller med om det men menar att om vi bygger detta åt brandkåren så är det ju inte åt oss själva utan åt kommunen. Då det finnes andra som har gjort sådana här byggen av patenterade idéer vore det bra att få veta hur dom sett på problemet eller kommit överens med uppfinnaren.

Händig."

Då den här ovan till tidskriften ställde frågan torde vara aktuell och av stort intresse för många brandkärer har vi vänt oss till byråchefen Ake v. Zweigbergk i Kungl. Patent- och Registreringsverket och bitt om dels svar i den aktuella frågan dels också upplysningar om patentinträng i allmänhet. Byråchefen v. Zweigbergk skriver:

De grundläggande reglerna om patentinträng finnas i 19 § patentförordningen. Det sägs där, att "patentinträng föreligger, om någon olovligen inom riket yrkesmässigt utnyttjar patenterad uppfinning genom att tillverka patentskyddat alster eller använda patentskyddat förfarande eller genom att införa, använda, utbjuda, saluhålla, överlåta eller upplåta patentskyddat alster eller alster, som framställts medelst patentskyddat förfarande".

Lagbestämmelsen bygger på den nuvarande uppdelningen av patenten i två huvudkategorier, oftast kallade produktpatent och metodpatent. Gäller det produktpatent, förbjudes såväl tillverkningen som åtskilliga andra former av utnyttjande av den patenterade produkten. Gäller det åter metodpatent, förbjudes i första hand användande av det patentskyddade förfarandet men vidare också åtskilliga former för utnyttjande av produkt, som framställts

enligt patentskyddat förfarande. Det är det sistnämnda som brukar kallas det indirekta produktskyddet vid metodpatent.

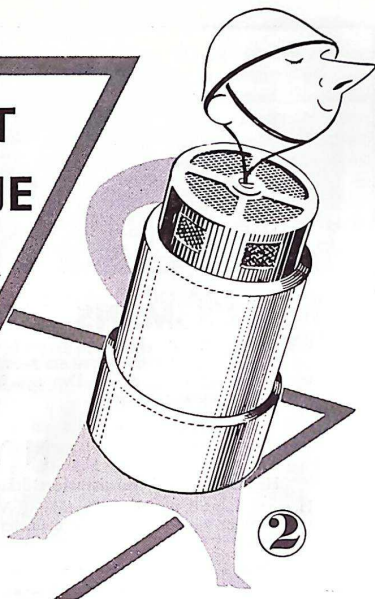
Inträng blir blott utnyttjande som skett "olovligen". Därmed syftas i första hand på att intrång blir det inte om man har licens från patenthavaren eller eljest dennes tillstånd. Men också i vissa andra fall kan intrång ske lovligen, t. ex. om domstol meddelat tvångslicens eller om den som utnyttjar har s. k. för användarrätt. För säkerhets skull bör tilläggas, att tillstånd från patenthavaren inte hindrar att utnyttjandet kan innebära intrång i annat patent; det närmast aktuella patentet kan nämligen vara beroende av annat.

För att det skall bli intrång fordras vidare, att utnyttjandet skett "yrkesmässigt". Tolkningen av detta uttryck är av särskild vikt i sådana fall, som avses i den framställda frågan. En privatperson, som inte driver någon yrkesmässig näringsverksamhet, kan alltså riskfritt utnyttja en patenterad uppfinning för sitt privata behov, t. ex. vid ombyggnad av en privatbil. Han kan även sedan t. ex. sälja den ombyggda bilen, så länge det stannar vid någon enstaka sådan transaktion och inte kan sägas övergå till en yrkesverksamhet. Men om förvärvaren av bilen använder den yrkesmässigt, gör han sig skyldig till intrång, och om ombyggaren redan från början var inställd på att överlåta bilen för yrkesmässig användning kan han kanske komma att anses delaktig i den yrkesmässige användarens intrång.

I det närmast aktuella fallet tycks man nu av beskrivningen att döma svårligen kunna komma till annat resultat än att brandkårens användande skulle komma att bli patentinträng. Då den nuvarande lydelsen av 19 § i patentförordningen infördes 1944, sade nämligen justitieministern direkt ifrån i propositionen (nr 176, sid. 46), att ett utnyttjande "bör kunna betraktas som yrkesmässigt även om det äger rum vid ett företag — statligt, kommunalt eller annat — av icke affärsdrivande karaktär". Rättsfall av liknande innebörd finns för övrigt redan från tiden dessförinnan.

Påföljderna av ett patentinträng kunna va-

VAKT I VARJE VRÅ



Tre pålitliga brandvakter kan L M Ericsson ställa till Ert förfogande — var och en specialist på sitt område, men alla med ett gemensamt mål: att låta brandkåren komma före eldsvådan.

① "FIREYE" *SOL*

Detektorn består av en speciell fotocell, och alarm ges då detektorn träffas av den infraröda strålningen från eld. Detektorn reagerar ej för normala ljuskällor såsom solljus, elektriska lampor etc.

② JONDETEKTORN *LUFTEN*

Dess verksamma del är en jonisationskammare. Alarm ges då förbränningsgaser tränger in i kammaren, där luften ständigt analyseras.

③ TERMOKONTAKTEN *KÄMMER*

Kontaktens verksamma del utgöres av lödpunkter av lättsmält metall. Alarm ges då temperaturen stigit över smältemperaturen hos metallen.

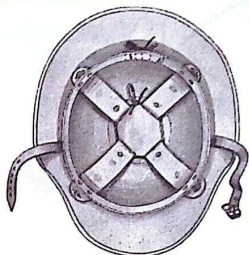
De olika systemen kan kombineras i samma anläggning, t. ex. med termokontakter i kontor samt jondetektorer och "Fireye" i höga verkstadshallar, magasin och förråd, allt kopplat till en gemensam centralapparat. Våra specialister ger Er gärna råd om det rätta brandskyddet för varje lokal. Ring — eller skriv idag!

Ericsson

L M ERICSSONS SVENSKA FÖRSÄLJNING AB

STOCKHOLM, Kungsgatan 33, Tel. 22 31 00
GÖTEBORF, St. Badhusgatan 20, Tel. 17 09 90

MALMÖ, St. Nygatan 29, Tel. 711 60
SUNDSVALL, Rådhusgatan 1, Tel. 559 90



BRISSMANS LÄTTMETALLSHJÄLMAR

C:a 90.000 sålda de senaste 10 åren i in- och utlandet. — Överträffade som värmeskydd då de reflekterar över 90 % av värmestrålarna. — Ny patenterad ställbar inredning, ställbar 5 cm, och delar därav. Den nya inredningen kan inmonteras i gamla hjälmar och hjälmar av annat fabrikat.

NYHET

Högtalare med transistorförstärkning utan några sladdar och lösa trådar.

Hörvidd upp till 400 m. God spridning. Vikt 2,5 kg. Utmärkt ljud. Drives med 8 st. 1,5 volts stavbatterier vilka räcker 6—10 månader. Kan erhållas till påseende utan köptvång. Begär offert från

BRISSMANS BRANDREDSKAP AB, HALMSTAD Tel. 133 33

BRISSMANS Slangutläggare



Svenskt patent nr 153065

Patenterad även i ett flertal andra länder, däribland England.

Överträffad i snabb och säker slangutläggning, upp till 60 km. i tim. Lätt att packa, då slanglådan i de flesta fall är utdragbar på kullager. Kan byggas in i jeepar av olika slag, bilar och bogserbara kärror.

Torsionsfjädrade slangkärror tillverkas för 500 till 1200 meter slang.

Under de senaste 2 åren är vår slangutläggare såld till ett 50-tal brandkärre.

Jeepar byggas i olika modeller, med eller utan pump, efter överenskommelse.

Begär offert med Edra önskemål från

BRISSMANS BRANDREDSKAP AB, HALMSTAD Tel. 133 33

riera. Är intrånget uppsåtligt, kan den skyldige straffas, normalt med dagsböter — vid synnerligen försvårande omständigheter kan det dock bli fråga om fängelse. Frågeställaren tycks ha på känn att uppfinningen är patenterad utan att direkt ha sett patentskriften. I ett sådant fall kan saken komma att bedömas så att s. k. eventuellt uppsåt föreligger, och det räcker för att lagens uppsåtskrav skall anses uppfyllt.

I mål om patentintrång spelar dock normalt frågan om straff en underordnad roll. Det viktigaste för patenthavaren brukar vara att få skadestånd. Full skadeståndsskyldighet föreligger normalt inte bara vid uppsåtligt utan också vid oaktsamt intrång. Även om den som begär intrång är i god tro, kan domstolen komma att utdöma ersättning, men det sker i sådana fall efter skälighetsprövning, och det utdömda beloppet är då maximerat till den vinst som uppkommit.

Hittills har varit fråga om intrång i patent, som redan vid tiden för intrånget var beviljat i Sverige. För tiden före patentbeviljandet kan aldrig utdömas straff, och patenthavaren kan inte heller få bifall till talan om skadestånd

innan patent beviljats. Men i och för sig kan utnyttjande under tid sedan patent söktes men innan det beviljats komma att medföra skadeståndsskyldighet. Full sådan föreligger normalt sedan ansökningen genomgått patentverkets interna granskning och offentliggjorts genom s. k. utläggning. Utnyttjande före utläggningen medför i regel ingen skadeståndsskyldighet, men vissa undantagsregler gäller för fall där patentsökanden sört för att ansökningen blivit offentlig redan dessförinnan.

Förutsättning för utdömning av intrångspåföljder är att det beviljade patentet av domstolen anses hållbart. Den som utsätts för intrångstalan kan nämligen vid domstol göra invändning om att patentet inte borde ha beviljats, t. ex. därför att något nyhets hinder förbisets eller patent givits trots otillräcklig uppfinningshöjd, och får han medhåll av domstolen blir resultatet att intrångstalan ogillas.

I denna redogörelse ha självfallet många detaljer och nyanser måst utelämnas, som i ett aktuellt intrångsfall kunna påverka utgången. Uttryckligt förbehåll för detta må här göras.



- Elektro - Slangvattningssmaskin

Nr 179 vilken bygger på över 30 års utvecklingsarbete är levererad bl. a. till:

ÖREBRO BRANDKÄR
GÖTEBORGS BRANDKÄR
SUNDSVALLS BRANDKÄR
KARLSTADS BRANDKÄR
LAXÅ BRANDKÄR
STRÄNGNÄS BRANDKÄR
PAJALA BRANDKÄR
SKÖNS BRANDKÄR
ÄLVSBYNS BRANDKÄR

AVESTA BRANDKÄR
BOTKYRKA-GRÖDINGE
BRANDKÄR
HUSKVARNA BRANDKÄR
LANDSKRONA BRANDKÄR
MARINENS SKYDDSTJÄNST-
SKOLA
KORSNÄS AB, GÄVL
SKF, GÖTEBORG

BEGÄR OFFERT

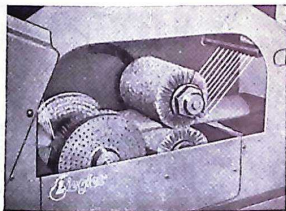
AWG BAVARIA CEAG ZIEGLER

då det gäller all slags brandmateriel

EWERT WILHELMSSON
BRANDREDSKAP

VAGNHÄRAD Tel. 29

STOCKHOLM 5V, Ekensbergsvägen 58, Tel. 18 41 17



Riksbrandkärstävling 1957

Tävlingen har till ändamål:

- att, på basis av de hållna distriktsbrandkärstävlingarna, samla representationslag från förbundets distrikt till en rikstävling för korande av ett förbundsmästarlag,
- att genom denna tävling skapa möjligheter till kontakter mellan borgarbrandmän från hela landet och härigenom bereda vederbörande möjligheter till kännedom om de olika landsändarnas förhållanden och arbetsmetoder vad gäller brandväsendet...

Ovanstående formulering är hämtad från de bestämmelser, som utarbetats för riksbrandkärstävling för borgarbrandkärer. De sedan tolv år i landet hållna distriktsmästerskapen har således från år 1957 utökats med ett riksmästerskap, vilken tävling avses att återkomma vart fjärde år. Kvalificeringen för riksmästerskap sker inom distrikten i samband med distrikts-tävlingarna enligt principen "bäst under fyra år", och genom särskild bedömning vad avser arrangerande kärer.

Tanken att genomföra en riksbrandkärstävling är på intet sätt ny. Under flera år har Borgarbrandmännens Riksförbund varit medvetna om behovet av en sådan tävlingsform, där landets kärer skulle kunna beredas tillfälle att i större sammanhang mäta sina kunskaper såväl vad gäller det teoretiska som det praktiska kunnandet. Olika omständigheter har gjort att tävlingen inte tidigare kommit till stånd, kanske främst de stora kostnaderna och svårigheter att på en och samma plats samla representanterna från de olika distrikten. Genom välvillighet från flera organisationer, militära såväl som civila, ansåg förbundet att ett försök borde göras under hösten 1957. Förberedelserna för tävlingen igångsattes tidigt på våren 1957, då tävlingsplats, förläggningsplats m. m. preliminärt kunde bestämmas och då tävlingsdagen bestämdes till den 20 oktober. Solentuna brandkårs kamratförening, i egenskap av föregångare på detta speciella tävlings sätt, medverkade tillsammans med Borgarbrandmännens Riksförbund såsom arrangörer.

Förutom de rent praktiska problem som måste lösas angående förläggning, utspisning m. m. avsåg tävlingskommittén att i möjligaste mån

försöka få fram sådana tävlingsmoment, som har anknytning till de uppgifter vilka kunna möta borgarbrandmännen i deras egenskap av brandmän. Huruvida detta lyckades, undandrar sig i viss mån vår bedömning, men vi hoppas och tror att "problemen" inte i alltför hög grad avvek från "det verkliga". Beskrivningen av tävlingsgrenarna får för läsaren vara avgörande hur och i vilken utsträckning det verklighetsbetonade kunnat tillgodoses.

Som tävlingsplats uppläts ett område inom Järvafältet i närheten av Översjön strax norr om Stockholm, där även befintliga baracker togs i anspråk för teoriprov, utspisning, expeditionerlokaler, omklädning m. m. De tävlande förlades dock på Svea Livgardes kaserner i Sörentorp och transporterades per buss till tävlingsplatsen. Förutom teoriprov omfattade tävlingen tre moment, med "arbetsnamnen" *labyrinten*, *mudderverket* och *depån*. För att läsaren lättare skall kunna bilda sig en uppfattning om de olika momentens uppläggning och de uppgifter som i samband härmed skulle lösas anges i fortsättningen den förutsättning som lästes upp innan varje moment fick påbörjas.

Moment 1: "Ni skall flytta strållarna från de strålrören till de strålrören. Någon

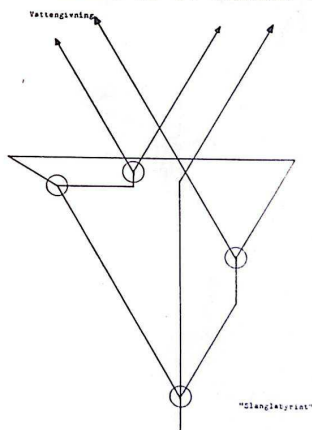


Bild 1.

omkoppling av slang får inte förekomma. Maximitid 10 minuter."

Cirka 20 längder 63 mm slang hade här lagts ut i form av en slanglabyrinth (se bild 1). Fyra grenör och fyra strålrör fanns inkopplade och där vattengivning pågick på två strålrör. Uppgiften framgår av förutsättningen. Maximitiden bestämdes för att ha möjlighet att avbryta om något lag helt skulle misslyckas, vilket dock inte skedde. Uppgiften försvårades av att grenrören icke på samma gång var synliga. D. v. s. labyrinthen var placerad i och bredvid en djup bäckravín. De gruppchefer som här förde ett "hårt befäl" och arbetade systematiskt med sin grupp lyckades bäst.

Moment 2: "Som Ni ser, brinner det därborta. Vi vet att det finns en person kvar i huset, men vi känner inte till om han har blivit skadad. Ni skall vidtaga erforderliga åtgärder. Materiel finnes här och vatten här. Materielen skall återställas, men slangen behöver inte rullas upp."

Det som de tävlande såg brinna var en förankrad flotte i form av ett mudderverk ungefär 30 meter från stranden. Den materiel, som stod till gruppens förfogande utgjordes av bl. a. livräddningsbåt, livräddningsmateriel och slang. Vatten fanns framdraget till stranden genom ett grenrör. Livräddningsbåten avsågs för tre personer, vilket en skylt upplyste om. Detta observerades dock icke alltid. För att erhålla likvärdiga förhållanden avseende mängden brännbart materiel ombord på flotten iordningställdes tillräckligt antal vägda "spjällådor", packade med träull och som tändmedel användes lika mängd rödsprit. För att nå den skadade måste först branden släckas då elden helt täckte ingången till det uppbyggda huset. I sam-



Bild 2.

band med inträngandet inträffade i tävlingsivern ett smärre olycksfall där dock branden icke släcktes före inträngandet.

Moment 3: "Detta är en militärdepå. Det finns ingen eldstad och inga elektriska ledningar i huset. Man påstår att det skall finnas en vakt här, men han har inte syns till. Den materielen står till gruppen förfogande. Materielen återställs ej."

Materiel till förfogande utgjordes av maskinslinor och pytspumpar. I depån fanns lagrat ammunitionslådor och i ett rum innanför förrådet låg en man rökförgiftad. Uppgiften tillhörde kanske de mer traditionellt betonade och erbjöd i allmänhet inte några större besvärigheter. Givetvis var förrådet rökfyllt och inträngandet måste ske med påtågen rökmask.

Teorimoment.

(Rätt svar strykes under.)

Fråga:

1. Får en brandbil under *utryckning* korsa eller köra in på huvudled utan att iakttaga stopplikten?
Svar:
Ja.
Nej.
Endast om författningensliga ljus- och ljudsignaler användas.
2. Från en 600-liters motorspruta utgår 800 meter ogummerad 63 mm slang på jämn mark. Då sprutan går för fullt lämnar den c:a 300 l/min med ett munstyckstryck av 4 kg. Om sprutan utbytes mot en 1500-litersspruta ökar vattenmängden till:
Svar:
350 l/min.
450 l/min.
550 l/min.
3. Om 600-literssprutan i föregående exempel bibehålles, men slangen utbytes mot 76 mm ogummerad slang blir vattenmängden:
Svar:
450 l/min.
550 l/min.
650 l/min.
4. Brinnande natrium bör släckas med:
Svar:
Vatten.
Våt sand.
Torr sand.

Den hästanspända brandkären

Av f. brandchefen Hugo Edensjö.

(Forts. från föregående nummer.)

Anspänning och utryckning.

Vid brandalarm tillgick hästanspänningen på följande sätt: Kuskarna sprungo till stallet och selade hästarna, som vid ljudet av larmklockan oroligt trampade i spiltan och med iver vändade på fortsättningen. Mannen som först kom upp i spiltan hade att anbringa selen och tränset samt hopfoga lokorna i bringan. Under samma tid fastgjordes bukjord och svanskappa av annan man, varefter hästen var färdig att föras ut.

Av övrig personal öppnades samtidigt portarna till redskapshallen, parstängen placerades i sitt läge och vagnarna rullades ut en vagnslängd och bromsades med en å kuskbockens befälsplats placerad handbroms. 2 man placerade sig vid parstängen — en på vardera sidan — med ryggarna mot varandra och fattande var sin innerdraglina, som hakades fast i selens draging, då hästarna svängdes intill. Därefter förflyttade sig dessa mannar fram till hästhuvudena och korsade innettömmarna samtidigt som stångkappor och ytterlinor fastgjordes och tömmarna kastades upp på kuskbocken. Tömmarna var löst upplagda i bukter på höger resp. vänsterhästens ytterlokor. Kusken, som fortast möjligt intog sin plats, hade att

med långt framsträckta armar fatta fyrtömmarna så, att hästarnas huvuden kom så mycket isär, att de ej under galoppen besvärades av den hela tiden upp och ned guppande parstängen. Det tömgrepp, som kusken fattade vid igångkörningen, måste han hålla under hela körningen och med överkroppen "såga" fram och tillbaka i takt med hästarnas rörelser. Anspänningen skedde dagtid på c:a 40—45 sekunder och nattetid på omkring 1½ minut. För den icke initierade kan det kanske förefalla mindre trovärdigt att anspänningsmomentet kunde ske så snabbt, men detta möjliggjordes tack vare att alla remtyg voro försedda med karbinhakar.

Till brandobjekt i innerstaden utgick alltid redskapsvagn och stege medan ångsprutan medfördes till ytterområdena och platser belägna intill Stångån, i stället för stegen. Dessutom hände det nog ibland att en av kuskarna fick order att hämta även det tredje fordonet — ångspruta eller stege.

Utryckningstakten med redskapsvagn och stege gick alltid i galopp under det att ångsprutan endast kunde förflyttas i trav. Själv var jag i tillfälle att vid flera utryckningar tjänstgöra som kusk, vilket var ett både ansvarsfullt och ansträngande jobb, men samtidigt roligt med hänsyn till den alltjämt rådande san-

5. Hur mycket skum ungefär bildas i en 10 liters kemisk skumsläckare?

Svar:

70 liter.
125 liter.
175 liter.

6. Varför användes natriumbikarbonat i så många kemiska eldsläckare?

Svar:

Det är lagringsbeständigt.
Det innehåller mycket kolsyra.
Det är billigt i inköp.

(För att även tidskriftens läsare skall bli i tillfälle att grubbla på problemen, införes svaren först i nästa nummer.)

Sammanfattningsvis kan nämnas att 18 lag deltog i tävlingen,

att 85 funktionärer var engagerade tävlingsdagen,

att 2500 m slang kom till användning, att de tävlande förlades på Svea Livgarde fr. o. m. lördag em. och "löstes in" till tävlingsdagens morgon, att allt gick väl i lås och att vädret under tävlingen var det bästa tänkbara.

Resultat:

De bästa resultaten blev:

1. Sköldinge, 16,12 min.
2. Degerfors, 17,17 min.
3. Söderhamn, 17,25 min.
4. Hällestad, 17,29 min.
5. Danderyd, 18,09 min.

ningen, att ungdomen gillar att åka fort. I en av brandchefens årsberättelser upptagen materielförteckning finner man bl. a. 22 st. trumpet, vilket bekräftar, att man under färden icke saknade "musik".

Brandskåpen ute i staden provades två gånger i veckan, tisdag och fredag, och verkställdes av en kusk jämte en brandman med ett par hästar. Jag erinrar mig ett sådant tillfälle, varvid signal i vanlig ordning inkommit till telegrafvakten från ett skåp på Skolgatan i förstaden Gotfridsberg. Någon stund därefter inkom ny signal från samma skåp, vilket då måste tolkas som brandlarm. Det blev genast utrykning med det hästpar som stod på stall och redskapsvagnen, och jag fick äran att köra. Det bar i väg Ågatan upp med högsta fart så att elden lyste om hjuldon och hästhovar. Brandskåpet var beläget på ett hus i vilket en affär var inrymd. Vid framkomsten dit sprang brandmästaren Wahlström in för att orientera men ingen visste annat än att ett par man med hästar kort förut varit där och provat brandskåpet, som icke blivit utsatt för någon åverkan. Någon brand fanns sålunda icke! Sedan detta konstaterats och skåpets signalsystem bringats i utgångsläge, var det bara att åka hem, men då i betydligt lugnare tempo.

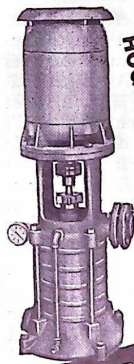
En vinterdag med blötsnö hade vi utrykning och jag körde då ångsprutan med åkarens hästar. Hjulringarna voro decimeterbreda och den nyfallna snön packade sig på. Hästarna drogo så mycket de orkade, men ändå var det inte möjligt att komma fram fortare än i skritt. Kort efter hemkomsten till brandstationen fick den ena hästen korsförlamning och därmed blev hans saga som brandhäst slut. I ett uthus fick vi göra en tjock halvbädd och hjälpas åt att lägga hästen på, vilket han lät ske utan protester. Efter omsorgsfull behandling av veterinär ävensom av brandmännen, som vände honom ett par gånger om dygnet, blev den småningom så återställd, att den dugde till verkkörning. Men känslan av degradering var för honom uppenbar, när brandkåren galoperade förbi.

Vid utrykning med stegvagnen måste kusen noga se upp vid svängning i trånga gat hörn, så att inte stegtoppen med sin stora yttersväng tog med sig t. ex. skylten till "J. A. Petterssons" speceriaffär. Likaså var det förbudet att med stegens hjul i innerkurvan taga

med sig något av husknuten, vilket ibland kunde vara rätt så kinkigt att undvika.

Tidigare har jag berört något om brandstationens läge men här anser jag mig böra tillägga, att lokaliteterna var så bristfälliga och primitiva att de utan vidare kunde anses som hälsovådliga. Det skänktes oss heller ingen större glädje att ohyrn (vägglössen) sprang i långa kolonner i logementen.

För rengöring av slangen efter eldsvåda hade man ett stort träkar, som vattenfylldes och placerades framför övningstornet. Två man skrubade med rotborste samtidigt som slangen drogs upp över en utskjutande plank, fastgjord vid övningstornet, och vidare över uthusets taknock, där torkning på detta sätt nödtorftigt kunde ske åtminstone sommartid. Vintertid fick man, sedan vattnet runnit ur, knippa



HÖGT VATTENTRICK



Användes av
Stockholms Stads
Brandkår
för tvättning
av brandvagnar

TVÄTTAGGREGAT

Loewe Autoflux spolpump är en tryckstegringspump som kan anslutas direkt till befintligt vattenledningsnät eller brunn. Aggregatet är vertikalt och kräver litet golvutrymme. Med de specialkonstruerade tvättpistolerna kan erhållas en hård riktad stråle för tvättning av hjul och underrede, för karossen kan pistolen steglöst omställas till vattendimma.

SNABB OCH EFFEKTIV RENGÖRING

AHLSSELL RYLANDER

STOCKHOLM

Malmö — Norrköping — Örebro — Härnösand

ihop slangarna och binda upp dem i horison-tälläge i redskapshallens tak.

Lyxen av bad- eller duschrum fanns ej, men det fanns ett stort, runt träkar (bykkar), som var användbart för diverse. Sålunda kom detta till användning vid eldsvådor, då det efter hemkomsten kunde befaras att mannarna behöfve tygas. Vid många sådana tillfällen hade "badkaret" rullats ut på gården av brandmästaréns och förmannens fruar, vilka även värmt upp vatten i tvättstugan och burit ut i karet, där ett par man åt gången kunde genomgå en hastig rengöringsprocedur, under vilken de hjälpsamma och duktiga fruarna hörbarligen välsignades.

Det blev redan från organisationens första år en oerhörd omsättning på personal, enär ingen, oavsett vad som än hände, kunde tänka sig få sämre anställning än den han hade.

Sålunda framgår av brandchefens årsberättelser, att år 1900 avgick 17 man "för vinnande av bättre utkomst" och 3 man avskedades såsom olämpliga för tjänsten. Av kårens dåvarande antal, 30 man, var det jämnt 2/3 som slutade. 1910 hade omsättningen minskat till 4 resp. 2 man. Under mina år därstädes hade ovannämnda förhållanden lugnat ner sig avsevärt, kanske mest beroende på, att det talades om ny brandstation och kombinationens upphörande.

Vederbörande började småningom inse det ohållbara i organisationen och hösten 1913 började grundgrävningen till den nya brandstationen, som stod färdig för att tagas i bruk den 1 oktober 1915, då skilsmässa uppstod mellan polis- och brandmän efter 20 år och 3 månader. Personalen uppdelades på de båda kårerna efter uttalad önskan, varvid jag själv valde polisen, mycket med sikte på den beridna länspolisen, ity att *det bästa hos människan är —håsten.*

Tack vare myndigheternas omtanke om oss till sparsamhet, kunde jag vid denna tid i bank lyfta ett belopp av omkring 600:— kronor, som då kom väl till pass i och för giftermål och bosättning.

Vad som sedan följde.

Den gedigna brandmannautbildning man bibringats av brandmästaren J. M. Wahlström i Linköping ansåg jag efter kombinationens upphörande värdelös för min del och kunde betraktas som ett avslutat kapitel, men det

skulle visa sig i fortsättningen av min tjänstetid att dessa lärospån blev till den allra bästa glädje och nytta.

Polisryttare i Östergötlands län blev det icke som jag tänkt utan våren 1916 flyttade jag som polisman till Djursholm. Den 1 juli 1917 blev jag åter kombinerad med brandväsendet och förordnades till vice brandchef i stadens borgarbrandkår, som även var hästanspänd till våren 1918.

När jag avgick från tjänsten den 1 april 1957 hade jag sålunda varit vice brandchef och brandchef under sammanlagt 40 år, så när som på tre månader. Men det är en annan historia.

Rättelse.

I föregående nummer hade tyvärr ett par rader fallit bort i artikeln "Den hästanspända brandkåren". På sid. 49 skulle andra stycket i högra spalten haft följande lydelse:

"Dåvarande brandchefen var överstelöjtnanten vid I 4, Klas v. Feilitzen. Vidare bestod kåren av 1 vice brandchef, 1 brandmästare, 1 brandförman, 1 brandkorpral och 2 ordinarie jämte 7 extra polis- och brandmän samt 2 kuskar, vilka icke voro polismän. Dessutom uttogos tvenne . . . o. s. v."

Automatiskt Brandalarm A.-B.

SYSTEM TJEDER

Stockholm - Malmköping

AV FÖRSÄKRINGSBOLAGEN GODKÄND
ANLÄGGNINGSFIRMA I HÖGSTA
RABATTKLASS

MED AUTOMATISKT

BRANDALARM

kan liv och värden räddas

AUTOMATISKT BRANDALARM A.-B.

Huvudkontor och fabrik MALMKÖPING

Tel. 388 växel

Avd.-kontor	Avd.-kontor	Service Station	Service Station
Stockholm	Malmö	Göteborg	Norrköping
Tel. 32 08 88	Tel. 365 06	Tel. 46 31 39	Tel. 267 11

Flygplansbrand

Av brandmästare Eric Siljeholm.

Från Kungsängens flygplats i Norrköping inkom på kvällen den 28 nov. i föl meddelande till brandkårens alarmeringscentral om att ett flygplan störtat på fältet och fattat eld. Norrköpings brandkår sände genast en utryckningsstyrka omfattande en ambulans, en rökdykarbil och två tankbilar utrustade med bl. a. 4.300 l. vatten och 800 l. skumvätska. Omedelbart därefter utsändes härtill en jeep med släpkärra på vilken skumvätska i dunkar samt ytterligare skumsläckningsarmatur medfördes.

Branden syntes vida omkring i mörkret. När utryckningsfordonen närmade sig flygfältet dirigerades en av brandbilarna en annan tillfartsväg till landningsbanan — en försiktighet som vidtoges för den händelse något oförutsett blockerar de relativt smala tillfartsvägarna. Dessbättre var så icke fallet denna gång, och brandbilarna anlände ungefär samtidigt till det havererade planet, som låg på en landningsbana c:a 600 m. från stationsbyggnaden.

Flygplanet var ett fyrmotorigt passagerareplan av typ DC-6 B, med vilket övningsflygning pågick. Vid landningsövning hade därvid av någon anledning landningsstället icke varit utfällt. Högra vingen och de båda motorerna på höger sida skadades därigenom. Vingens

bränsletankar sprang läck och 4.000 à 5.000 liter flygbensin antändes.

Besättningen, som uppgick till 5 man, hade efter landningen tagit sig ut ur planet oskadade och beskådade från läsidan förödelsten. Några passagerare medföljde dessbättre icke planet.

Vindstyrkan uppgick stundtals till 13 m/sek. Som framgår av skissen (bild 1) svepte lågorna från den brinnande högra vingen mot flygkroppen.

Släckningsarbetet.

I flygplatsens brandutrustning ingår även ett modernt, större utryckningsfordon med skumutrustning. Bl. a. medfördes på detta 600 l. skumvätska och 5.500 l. vatten. Då larm gick på flygplatsen om olyckan uttryckte omedelbart detta fordon bemannat med 2 man. Strax därefter anlände ytterligare en man. Läget var därvid att högra vingen och på marken runt dessamma utrunnen bensin brann, medan lågorna kraftigt svepte mot flygkroppen. Skumstråle insattes därför omedelbart mot högra vingens yttre motor och flyttades därefter mot vingens "inre" del för att förhindra brandens spridning till flygkroppen genom den successivt uttrinnande bensinen från högra vingens bränsletankar.

Flygplatsens brandberedskap hade uppenbarligen redan från begynnelsen gjort ett mycket gott släckningsingripande, som var av stor betydelse för det fortsatta arbetet. Den på marken brinnande bensinen omöjliggjorde emellertid ett omedelbart första angrepp mot kabinen. Man kunde därigenom icke förhindra att elden spred sig till flygkroppen.

Sådant var läget då den första utryckningsstyrkan från Norrköpings brandkår efter ca 5 minuters körtid var framme vid flygplanet.

Då ytterligare bränslefordåd på c:a 5.000 l. fanns i den oskadade vänstra vingen, fick släckningsarbetet nu helt inriktas på att förhindra antändning av denna och därmed även att skydda vänstervingens oskadade motorer. Förutom ovannämnd skumledning, som flygplatsens personal redan hade i verksamhet, insattes en skumledning från vardera av brand-

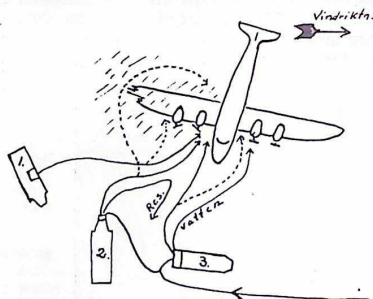


Bild 1. Strålarnas insättande i olika lägen.

1. Kungsängens skumbil (skumrör).
2. Norrköpings brandkårs tankbil (skumrör).
3. Norrköpings brandkårs tankbil (skumpump).

kårens tankbilar. Angreppet måste i huvudsak ske från lovert mot den på marken brinnande bensinen och de brinnande motorerna för att successivt — och förvånansvärt snabbt — gå fram mot flygkroppen. Även ett par handels-släckningsapparater med pulverdimma användes med gott resultat i kombination med skumsläckningen, medan ytterligare en skumledning utlades i beredskap.

Ett försök att från läsidan angripa och skumbelägga de oskadade bränsletankarna misslyckades, då den hårda vinden hindrade skummet att nå sitt mål.

Genom den intensiva skumbeläggnings-släcktes elden på marken ganska snart, men stor risk för återantändning förelåg. Härdar av brinnande lättmetall kastade gnistkaskader i skummet och utgjorde ett hot mot släckningspersonalen, som i detta läge trängt fram emot och upp i kabinen. Då insattes även två smalslangledningar med vatten för avsläckning av inredningen i flygkroppen samt för avkyllning.

Efter c:a 30 minuter kunde branden anses vara helt under kontroll och släckningsarbetet övergå till detaljsläckning.

Eftersläckning.

Att de medförda släckningsmedlen icke "bet" på den brinnande lättmetallen var givetvis ingen överraskning. Brandhärdar som visade stor likhet med de från civilförsvarsövningar välkända brandsatserna fanns det gott om. För att bekämpa dem rekvirerades i ett tidigt stadium torr sand och skyfflar. Tursamt nog stod en lastbil fullastad med sand som beredskap på flygplatsen för sandning av landningsbanan. Och efter endast några minuter var sanden framkörd till brandplatsen.

Då brandhärdaerna var åtkomliga gick släckning med sand utmärkt, men inne i kabinen lyckades metoden inte så bra eftersom sanden hindrades att tränga ner och täcka brandhärdaerna. Genom att med vattenstråle spola ner sanden lyckades — mot förmodan — släckningen med den metoden utan att några explosiva antändningar skedde, vilket ju regelmässigt sker då vatten spolas på brinnande lättmetall.

Eftersläckningen blev tidsödande då risken för återantändning av utrunnen bensin givetvis var stor. Först efter 9 timmar var den sista brandbilen tillbaka på brandstationen. Bevakning av brandplatsen fick emellertid ske ytterligare ett helt dygn. Högervingen och dess motorer liksom ock flygkroppen med undantag av stjärtpartiet var då helt förstörda av branden. Vänstervingen med dess motorer hade däremot undgått förstörelse.

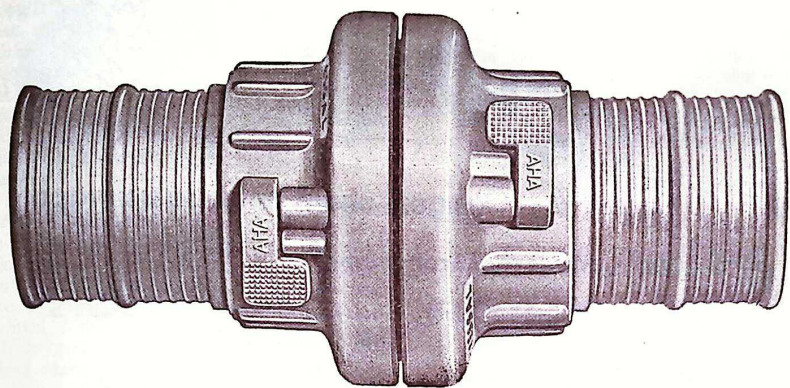
För släckningsarbetets genomförande hade förbrukats totalt 1500 l. skumväska.

Vattenförsörjningen.

Redan från släckningsarbetets början stod det klart att vattnet i tankbilarna icke skulle räcka för att genomföra släckningen. Med brandkårens första utryckning medföljer en s. k. vattenman, vars uppgift är att sköta vattenförsörjningen. Han lyckades ordna detta från en brandpost c:a 400 m. från haveriplatsen, innan vattnet i tankarna var förbrukat. Vid tillfället utnyttjade vattenmannen en trehjulig motorcykel, som medfördes på en av brandbilarna, utrustad med 250 m. slang i slanglådor. Något senare insattes en motorspruta vid brandposten och ytterligare en slangledning utlades för att trygga vattenförsörjningen.



Bild 2.



Nu är den oöverträffade PRESSAL-kopplingen ännu bättre

PRESSAL-kopplingen, för brandslang, har redan vunnit stora framgångar tack vare sin mycket låga vikt och sin tålighet. Nu finns en förbättrad PRESSAL-koppling att tillgå, utformad med ledning av vunna erfarenheter, och därmed når man ytterligare fördelar:

Även slanghylsan för 63 mm slang och inre hylsan för 76 mm slang är varmsmidad, och godset kring gummi-packningen så starkt att kopplingen i sin helhet är sprängsäker vid slangens maximitryck.

En ny, bättre legering i slanghylsorna medför att dessa inte kan spricka ens vid den mest ovarsamma hantering. Slangmontering med s. k. Brissmanhylsor sker obehindrat. Slanghylsans refflor har utformats så, att de passar såväl gummerad som ogummerad slang.

Genomloppets form har förbättrats, så att minsta möjliga motstånd erhålles. Känn på den släta ytan hos varmsmidade hylsor och se på den smidiga övergången i 76 mm-hylsan, som dessutom är fullständigt säkert fästad på inre hylsan!

PRESSAL-kopplingen fyller nu i alla avseenden SMS-fordringar och bär därför standardiseringsmärket — SIS. Den

är också godkänd av Civillförsvarsstyrelsen, för användning i civilförsvaret.

Nya rapporter om PRESSAL-kopplingens fördelar kommer ständigt. Man har provat den praktiskt i saltvatten, varvid metallens oföränderlighet bevisades. Man använder också PRESSAL-kopplingen vid slangutläggning efter jeep — kopplingen tål de mest ogynnsamma förhållanden och man kan knappast se märket efter den våldsamma framfarten . . .

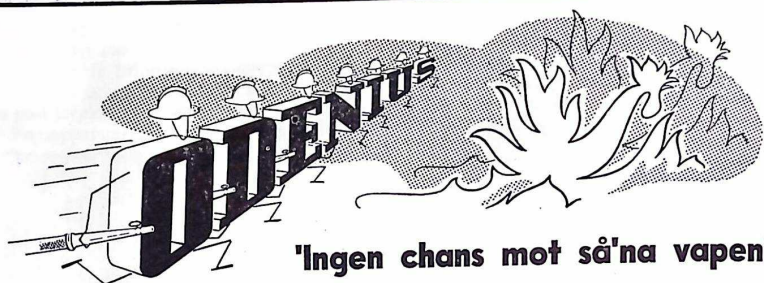
Man kan själv göra samma enkla prov som Statens Provningsanstalt gjort: släpp ett par kopplingar i vågrätt läge från 10 meters höjd, på ett cementgolv! PRESSAL-kopplingen får på sin höjd något litet märke i godsets finish, men formen förblir intakt. En koppling av traditionellt material tål inte samma prov — den blir obrukbar.

Fördelarna med PRESSAL-kopplingen är obestridliga. Lättmetall-legeringen ger den synnerligen låga vikten, och varmsmidet den stora tåligheten. Legeringen och dess efterbehandling hos oss löser korrosionsproblemen, i det att metallen blir oföränderlig.

Ta kontakt med Er leverantör av brandredskap — då får Ni ytterligare upplysningar om PRESSAL-kopplingens fördelar! Ni kan också få AHA-katalogen över brandarmatur.

ANDERSSONS I LJUNG

A. H. Andersson & Co. AB • Ljung • telefon växel Ljung 340



'Ingen chans mot så'na vapen'

Invändigt gummerad brandslang

NYHET! "SUPRA SYNTHETIC" helsyntetisk, av **"PARSCH's"** världsberömda tillverkning

RÖT- och MÖGELBESTÄNDIG

Såsom motståndskraftig mot vissa kemikalier, bensin och mineraloljor, rekommenderas slangerna för Kemiska fabriker och Oljeraffinaderier m. fl.

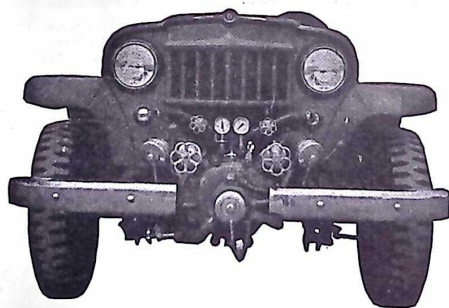
Brandredskapsfirman

ODENIUS
AKTIEBOLAG

Box 350, Göteborg 1

Tel. 17 31 20

FRONTPUMPAR



för upp till 2600 lit/min
vid 9 kg/cm²

Med avgasevakivering,
oljekylning och synkr.
koppling till motorn.

Kort leveranstid.

Wilh. Rubergs Fabriks-Aktiebolag
LÅNGBRO

Tel. Kristianstad 101 74 och 101 78

Bensin kvar i båda vingarnas tankar.

När man står inför en till synes hopplös uppgift, som det här var frågan om, ställer man sig gärna frågan om det lönar sig att släcka. Svaret ger sig självt: "Vi försöker". Det ligger i varje brandmans natur att göra det bästa möjliga även av den besvärligaste situation. Det finns ju ofta stora värden att rädda trots att skadorna redan äro betydande. Men vilka risker föreligger för släckningspersonalen?

I det här fallet bedömdes explosionsrisken som obetydlig. De oskadade bränsletankarna hade utsatts för så kraftig uppvärmning, att bensingasen ovan vätskeytan måste vara överkarburerad, i vilket fall en antändning ju sker utan explosion. Släckningen lyckades också och därmed förblev vänstra sidans bränsletankar och motorer intakta och ställde icke till med några obehagliga överraskningar. Det visade sig f. ö. senare, att omkring 500 l. bensin fanns kvar i den svårt skadade högvingens bränsletankar, trots den intensiva värme som rått under branden.

Att elden spred sig så snabbt till kabinen trots den anhopning av skum som lades på de utsatta delarna av flygkroppen har diskuterats. Det har därvid gissats på att en antändning möjligen skett inne i flygkroppen redan i samband med kraschen vid landningen. Möjligen kan den bensineldade värmeheatern, som fanns i golvet i flygplanet mitt och matades med bensin från en av planetens bränsletankar, ha förorsakat en sekundär brand. Det är möjligt att brandorsaksutredningen kan skapa klarhet på denna punkt.

Några erfarenheter.

Man kan fråga sig hur det gått om planet haft passagerare. I sådant läge hade flygplatsens brandberedskap i första hand fått svara för livräddningen. Utrymning av flygplanet borde också ha kunnat genomföras. Flygplansbesättningens förmåga att i ett dylikt läge förhindra panik skulle härtill ha varit av väsentlig betydelse för livräddningsarbetets lyckliga genomförande.

Erfarenheterna från denna brand, som i fråga om såväl karaktär som storleksordning väsentligt skiljer sig från vad en brandkår normalt ställs inför, visar en del detaljer, som bör uppmärksammas:

1. Brandbilar med fast skumvätsketank bör vara utrustade så att när tanken har tömts fortsatt skumtillförsel kan tryggas utan att skumvätska behöver hållas i bilens skumvätsketank. Vid skumrösmetoden är mellaninjektor lämplig, men vid — den mindre vanliga — skumpumpmetoden skall ju skumvätskan tillföras före skumpumpen.
2. Sugslangledning för skumvätska bör vara försedd med ett vinkelformat ändrör, som kan slås direkt genom skumdunkens lock. Detta system visade sig snabbt och effektivt.
3. Sand är ett effektivt släckningsmedel och bör upphöjas till den värdigheten när det gäller dess beredskapsplacering på brandstationerna.
4. Brandmännen bör minst en gång årligen få tillfälle att se och "ta i" de anordningar, som flygplanen äro utrustade med för att vid katastroffall kunna öppnas utifrån. Nästa gång kanske planet har passagerare!

I flera avseenden var förutsättningarna vid denna flygplansbrand gynnsamma för släckningspersonalen. Så inträffade ju branden på en landningsbana med goda tillfartsvägar, inga passagerare fanns i planet och vatten fanns relativt nära baveriplatsen. För Red. — som vid detta släckningsarbete var på "hemmaplan" — var det emellertid en stor tillfredsställelse att branden så snabbt kunde slås ned av flygplatsens brandberedskap och av den uttryckande styrkan från brandkåren.

Emellertid: Den även vid detta tillfälle visade goda verkan av pulverdimma väckte i samband med släckningen frågan om icke släckningsarbetet kunde ha genomförts väsentligt mycket snabbare om ett kraftigt pulverdimmaggregat kunnat insättas omedelbart vid första angreppet!

Vidare: Förutom sand har järnfils på n visat sig synnerligen lämpligt för släckning av brand i lättmetall — enligt uppgift av brandchef Aström, Saab.

Red.

En av tidskriftens läsare skriver:

"Jag sänder ett ex. av Brandkärstidskrift till vår stads vänorter och erhåller motsvarande facktidsskrifter i utbyte. Bör rekommenderas."

Red. tackar för uppslaget och hoppas det vinner stor spridning!

Brandförsvarsmål i Regeringsrätten 1954

12. (Dnr 542/1954 Kom.-dep.)

Ang. föreläggande att påbygga skorsten.

I § 40 mom. 2 gällande byggnadsordning för Stockholms stad stadgas: Skorsten, som står invid grannes brandmur, skall med minst 1 m överstiga brandmurens högsta punkt. Vill någon till större höjd uppföra eller påbygga brandmur, invid vilken granne har skorsten, skall grannen inom 1 månad efter därom erhållen tillsägelse uppdraga skorstenen minst 1 m över brandmurens högsta punkt eller, där hinder därför möter, på annat tjänligt sätt avleda röken. Härvid må brandmuren användas till fäste. — Under förmälan att det för pågående arbeten med uppförande av en byggnad i 11 våningar å tomten nr 3 i kv. Slalomsvängen inom stadsdelen Väster-
torp vore oundgängligen nödvändigt att påbygga pannskorstenen å befintligt 4-våningshus på angränsande tomten nr 2 i samma kvarter men att ägaren till sistnämnda tomt, *I Sjölander*, underlåtit att vidtaga några åtgärder för skorstens påbyggnad, anhöll *busbyggnadsavdelningen vid Stockholms stads fastighetskontor* i skrift till byggnadsnämnden den 30/9 1952, att nämnden måtte förelägga *Sjölander* att omedelbart påbygga skorstenen samt att utföra påbyggnaden i sådan takt att skorstenen alltid hade betryggande höjd i förhållande till det plan, där byggnadsarbetena å tomten nr 3 vid tillfället påginge.

I avgivet tjänsteutlåtande upplyste *stadsarkitektkontoret* bl. a. att byggnadslov till den av *Sjölander* å tomten nr 2 uppförda byggnaden meddelats av byggnadsnämnden den 4/10 1950 samt att de i samband med byggnadslovet fastställda ritningarna angåve att byggnadens pannskorsten skulle uppföras omedelbart intill en blivande byggnad å tomten nr 3. Däremot visade ritningarna ej vilken höjd pannskorstenen skulle erhålla men väl genom sektioneringslinjer att skorstenen ej återgivits i sin fulla höjd. Detta kunde — enligt stadsarkitektkontoret — vid byggnadslovet meddelande godtagas med hänsyn till att skorstenens definitiva höjd borde anpassas efter höjden å den blivande, tillstötande byggnaden å tomten nr 3, till vilken ritningar då ej föreläge. Stadsarkitektkontoret föreslog under hänvisning till bestämmelserna i 67 § 1 mom. byggnadsstadgan och § 40 mom. 2 byggnadsordningen att byggnadsnämnden ville förelägga *Sjölander* att omedelbart påbygga ifrågakvarande pannskorsten på sätt som kunde av byggnadsnämnden godkännas. Vid sammanträde den 7/10 1952 beslöt byggnadsnämnden under återopandning av 67 § 1 mom. byggnadsstadgan och 40 § 2 mom. byggnadsordningen förelägga *Sjölander* i genskap av ägare till fastigheten nr 2 i kv. Slalomsvängen att, till förhindrande av olägenhet för grannfastigheten genom rök från pannskorstenen på den *Sjölander* tillhöriga egendomen, omedelbart påbygga nämnda

Fullständig säkerhet vid alla förekommande brandrisker med

CEAG-Handeldsläckare CEAG-Aggregat

CEAG-Släckningsfordon

CEAG-Stationära Släckningsanläggningar

PULVERDIMMA - SKUM - CEAGOL

KOLSYRA - ELEKTRONVATSKA

CONCORDIA ELEKTRIZITÄTS AG
DORTMUND

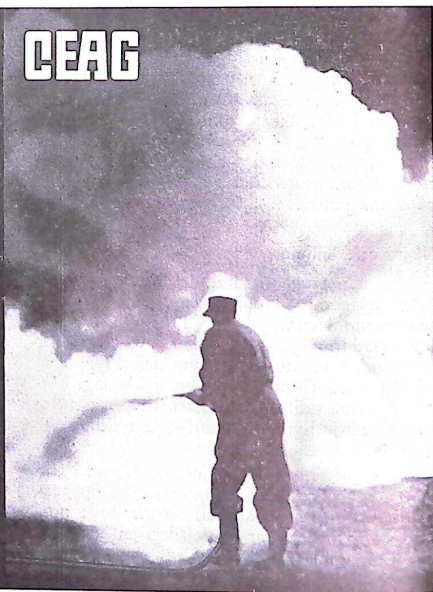
Representant i Sverige:

EWERT WILHELMSSON
BRANDREDSKAP
VAGNHÄRAD

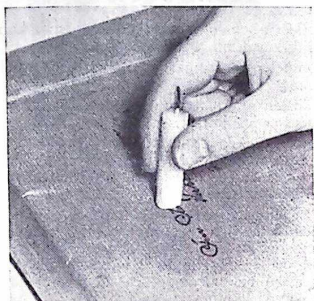
Telefon 29

Telefon 29

CEAG



Sønderkøge rekommenderar:



Stryk stearin över bläckskrift så suddas skriften icke ut av regn.



Vanlig målning kan göras snabbtorkande om man blandar den med zaponlack.

pannskorsten på sätt, som kunde av byggnadsnämnden godkännas. Överståthållarämbetet, där Sjölander häröver anförde besvär under yrkande att byggnadsnämndens beslut måtte upphävas, utslag den 27/2 1953: Enär byggnadsnämnden besiktigat och ändrade läge, vari frågan om byggnadslov dämera kommit, önskade ordna med fastighetens värmeförsörjning, sålunda huruvida byggnaden skulle uppgodkännat stommen till den av Sjölander uppförda byggnaden, vars pannskorsten uppförts utan åsidosättande av i byggnadsstadgan meddelade föreskrifter avseende skorstens höjd över taknock, samt stadgandet i 40 § 2 mom. i byggnadsordningen för Stockholms stad icke kunde grunda skyldighet för Sjölander att påbygga den sålunda färdigställda skorstenen, alltså och då byggnadsnämnden förty icke ägt meddela ifrågakomma föreläggande, prövar överståthållarämbetet lagligt undanröja överklagade beslutet. I de underdåniga besvären yrkade byggnadsnämnden och AB Stockholmshem, det senare såsom innehavare av tomten nr 3 i kvarteret, att Kungl. Maj: med upphävande av överståthållarämbetets utslag måtte fastställa byggnadsnämndens beslut. — I målet är upplöst, att skorstenen i samband med färdigställandet av byggnaden å tomten nr 3 på föranstaltande av sistnämnda fastighets innehavare uppdragits till viss höjd ovan denna byggnad men att slutbesiktning ännu icke ägt rum besträffande skorstenen i dess sålunda ändrade skick. Regeringsrätten: (regeringsråden Lundevall, Thelander och Hedfeldt): Av utredningen framgår, att Sjölander först ämnat förlägga skorstenen till annan del av byggnaden men efter förslag av biträdande stadsarkitekten lagt den intill gränsen mot tomten nr 3. Därmed har uppenbarligen åsyftats, att om möjligt uppvärmning av de båda byggnaderna eller i vart fall rökens avledande från dem över nock på den högre byggnaden skulle ordnas genom samverkan av byggnadernas ägare. På de ritningar, som Sjölander därefter fogat till sin ansökan om byggnadslov, angavs skorstenen ligga intill grannhusets brand-

mur, varjämte skorstensens översta del ej utmärkts utan med en blålinje antyts, att dess höjd icke vore bestämd. Omständigheterna giva vid handen, att Sjölander vid denna tidpunkt velat hålla frågan om skorstensens slutliga utformning öppen såsom beroende av frågan om samverkan med grannfastighetens ägare. För den händelse sådan samverkan icke skulle komma till stånd, måste med ritningen i denna del hava åsyftats, att slutlig föreskrift rörande skorstenen skulle givas av byggnadsnämnden under arbetets gång. Vål hade nu angivna förhållanden bort utmärkas i de om byggnadslovet utfärdade handlingarna, men det kan icke råda något tvivel om att byggnadslovet i angivna hänseende haft nämnda innebörd samt att, efter vad som tidigare förekommit i saken, detta även stått klart för Sjölander. Då vid tiden för stombesiktningen grannhusets uppförande icke fortskridit så långt, att fråga om skorstensens slutliga utformning var aktuell, kan det ej anses äga betydelse att föreskrift därom icke gavs innan bevis om stombesiktningen utfärdades. När byggnadsnämnden till behandling upptog frågan om skorstensens slutliga utformning, hade emellertid samförstånd i ovan angivna hänseende ej uppnåtts mellan Sjölander och innehavaren av tomten nr 3. Med anledning härav hade byggnadsnämnden, innan frågan avgjordes, bort lämna Sjölander tillfälle att närmare angiva, huru han med hänsyn till det förvärmas från annan fastighet eller genom egen värmecentral och i senare fallet varest denna skulle förläggas och hur rökens skulle avledas. Då så ej skett, finner regeringsrätten skäligt att med ändring av överståthållarämbetets utslag upphäva byggnadsnämndens klandrade beslut och visa målet åter till byggnadsnämnden för ny behandling. (Regeringsrådet Kuylenstierna: Enär den ifrågavarande skorstenen redan blivit uppförd, och då det ej tillkommer regeringsrätten att yttra sig om vem som skall vidkännas kostnaden för densamma, finner jag besvären icke föranleda något vidare yttrande.)

Stig G. Holmberg.

Befattningen som
Brandchef

i Skara kungöres härmed till ansökan ledig.

Befattningen är avsedd såsom en arvodes- och deltidstjänst. Tillträde och lön efter överenskommelse.

Till brandstyrelsen ställda ansökningshandlingar skola ingivas till Skara stads brandstyrelse senast den 25 mars 1958.

Närmare upplysningar om befattningen lämnas av Brandstyrelsens ordförande, advokat Göran Thyresson, tel. kont. 101 77 eller bost. 114 57.

Skara den 24 februari 1958.

Brandstyrelsen.

Befattningen som

Kommunal Brandchef

vid Enköpings stads borgarbrandkår kungöres härmed till ansökan ledig.

Tjänsten är arvodestjänst. Arvodet kommer att fastställas av stadsfullmäktige. Kompetensfordringar kat. II vid Statens brandskola.

Ansökan, åtföljd av åldersbetyg och meritförteckning, ställes till Brandstyrelsen i Enköping senast den 15 april 1958.

Närmare upplysningar genom brandchefen, tel. 317 38.

Brandstyrelsen.

Befattningen som

1:e vice Brandchef - Brandmästare

vid Enköpings stads borgarbrandkår kungöres härmed till ansökan ledig.

Befattningen är placerad i lönegrad A 13, begynnelselönen 1.130: — kronor per månad, slutlön 1.340: — kronor per månad. Pensionsavgifterna betalas av staden.

Sökanden, som för löneklassuppflyttning önskar tillgodoräkna sig tidigare tjänstgöring, skall meddela detta i ansökan. Sökanden är skyldig bebo anvisad bostad i brandstationen och att härför erlagga fastställd hyra.

Kompetens enligt brandlagens § 7, mom. 2. Särskild av stadsfullmäktige fastställd instruktion erhålles på begäran.

Ansökan åtföljd av åldersbetyg, meritförteckning och övriga handlingar, som sökanden önskar åberopa, samt på begäran läkarintyg, skall vara brandstyrelsen i Enköping tillhanda senast den 15 april 1958.

Närmare upplysningar genom brandchefen, tel. 317 38.

Brandstyrelsen.

Kungörelse

Tjänsten som brandchef i Nybro stad kungöres härmed till ansökan ledig.

Kompetensfordringar i enlighet med brandstadgan § 7.

Tjänsten är placerad i lönegrad A 15. Beklädnadsersättning kr. 528: —/år.

Samtliga pensionsavgifter erläggas av staten. Den, som önskar tillgodoräkna sig tidigare tjänsteår för löneklassuppflyttning, skall ange detta i ansökan.

Tjänsteinnehavaren är skyldig bebo anvisad tjänstebostad och härför erlagga fastställd hyra, samt att ställa sig till efterrättelse för staden gällande tjänste-, avlönings- och pensionsbestämmelser med de ändringar däri, vilka kunna komma att antagas.

Ansökan, ställd till Nybro stads brandstyrelse, skall senast den 1 april 1958 vara inkommen eller ingiven till nämnda styrelse.

Läkarintyg på begäran.

Önskvärd tillträdesdag den 1 juni 1958.

Nybro den 18 februari 1958.

Brandstyrelsen.

Telefon 112 65.

Brandmästare

En befattning som brandmästare vid Gällivare kommuns brandkår kungöres härmed till ansökan ledig.

Kompetensfordringar: Brandmästarekurs kat. I vid Statens Brandskola eller motsvarande utbildning.

Befattningen är placerad i lönegrad A 12, ortsgrupp 5 kallortsgrupp 5, för närvarande en begynnelselönen av 15.264: — kr. och slutlön 17.808: — kr.

Beklädnadsbidrag utgår efter fastställd per-sedellista.

Sökanden, som för löneklassuppflyttning önskar tillgodoräkna sig tidigare tjänst, skall i ansökan angiva detta.

Sökanden skall efter anfordran kunna förete nöjaktigt läkarintyg efter fastställt formulär.

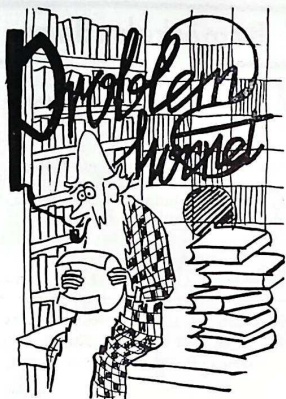
Befattningshavaren är skyldig underkasta sig gällande tjänste- och avlöningsbestämmelser samt de ändringar däri, som kunna komma att beslutas.

Till brandstyrelsen ställd ansökan, åtföljd av åldersbetyg och de handlingar sökanden önskar åberopa, skall vara brandstyrelsen tillhanda senast den 24 mars 1958.

Ytterligare upplysningar lämnas av brandchefen, tel. Gällivare 110 00.

Gällivare den 22 februari 1958.

Brandstyrelsen.



Kan Du klara följande frågor?

1. Kan man tänka sig att explosion kan uppstå vid tvättning eller sköljning av tyg i bensin utan att öppen eld förekommer i närheten och vad kan i så fall orsaken vara? Äro vidare riskerna för explosion störst under sommarmånaderna eller under vintermånaderna?
2. Vilka är riskerna med att bensin strömmar genom rörledningar och har därvid strömningshastigheten genom ledningen någon betydelse?
3. Hur skiljer man på en pulsåder- och en blodåderblödning och hur behandlas dessa blödningar?

Svar i nästa nummer.

Svar på frågorna i nr 2/58:

1. Det sägs att det spillvatten, som finns kvar efter ett släckningsarbete slut, praktiskt taget icke haft någon som helst släckande verkan. Är detta riktigt?

Svar: Det är riktigt. Vid en brand utvecklas det värme, d. v. s. ett visst antal kilogramkalorier, kcal. Släckningsvattnet kylar genom att ta hand om och binda den utvecklade värmen men blir därigenom själv varmt. För att uppvärma en liter vatten en grad åtgår det en kcal värme. Genom att uppvärma vatten från 10° till 100°, som ju är vattnets kokpunkt, kan varje liter därav binda 90 kcal. Men det räcker inte. För att överföra det kokande vattnet till ånga (utan att öka temperaturen) åtgår det också

värme, s. k. ångbildningsvärme. För vatten är ångbildningsvärmets inte mindre än 540 kcal för varje liter. Med ursprungstemperaturen 10° kan alltså varje liter vatten totalt binda $90 + 540 = 630$ kcal. Det släckningsvatten, som finns kvar efter en brand i form av spillvatten, brukar inte bli mer än ljummet eller c:a 30°. Varje liter av detta vatten har alltså bara bundit $30 - 10 = 20$ kcal. Släckningsvatten, som övergår till ånga, gör alltså mer än 30 gånger så stor nytta.

2. Kolsyra släcker främst genom kvävning. Hur är det med dess kylande förmåga då den användes i form av snö eller is — i jämförelse med vatten?

Svar: Kolsyra i fast form (snö eller is) har en mycket låg temperatur, nära -80° C men dess kylande förmåga är trots detta mindre än vattnets, trots att vattnets utgångstemperatur är mycket högre. Orsaken ligger i ämnens varierande förmåga att binda värme. Varje liter vatten kan, som nämnts i svar nr 1, totalt binda 630 kcal (med en utgångstemperatur på 10°). För att överföra 1 kg kolsyresnö till gasform åtgår det 137 kcal (motsvarar vattnets smältvärme och ångbildningsvärme tillsammans). Därmed är kolsyrans kylresurser uttömda, åtminstone då det gäller släckning. Den bildade kolsyregasen skall visserligen värmas upp från -80° men värmen härför tas mera från rökgaserna än från eldhärden varför man normalt endast räknar med de 137 kilogramkalorierna. Den kylande förmågan hos kolsyran är alltså mindre än fjärdedelen av vattnets. Vid släckning blir skillnaden ändå större eftersom endast c:a $\frac{1}{3}$ av innehållet i en kolsyresläckare blir snö, resten kommer ut i gasform.

2. Vad är orsaken till att det blir så våldsamt sot- och rökutveckling då exempelvis bensin och olja brinner? Rödsprit bildar ju ingen rök.

Svar: Problemet hänger samman med olika brännbara ämnens luftbehov, som varierar starkt från ämne till ämne, samt på tillgången på luft. Sålunda erfordras teoretiskt $6,9 \text{ m}^3$ luft för att förbränna ett kg etylalkohol (sprit) men $11,5 \text{ m}^3$ för att förbränna ett kg bensin. I det förra fallet räcker det naturliga drag, som uppstår, åt åstadkomma fullständig förbränning. Bensinen däremot kräver så stor luftmängd att det naturliga draget inte räcker till. Det blir därför ofullständig förbränning efter vilken det finns kvar oförbränt kol i form av sot eller svart rök. Genom att tvångstillföra luft kan man få en sotfri förbränning (så sker exempelvis i ett oljeeldningsaggregat). Ökas luftmängden ytterligare blir lågan dessutom icke lysande (exempelvis blåslampa).

Göran Bergström.

Notiser

Årsmöten.

- 22 mars Jämtlands läns Brandkärsförbund i Östersund.
 22 april Skånska Brandkärsförbundet i Eslöv.
 24 april Blekinge läns Brandkärsförbund i Karlshamn.
 25 april Kronobergs läns Brandkärsförbund i Älmhult.
 3—4 maj Kalmar läns Brandkärsförbund i Oskarshamn.
 7 maj Svenska Brandbefälets Riksförbund i Uppsala.
 8 maj Uppsala läns Brandkärsförbund i Uppsala.
 8—9 maj Svenska Brandkärernas Riksförbund i Uppsala.
 17 maj Älvsborgs läns Brandkärsförbund i Borås.
 18 maj Jönköpings läns Brandkärsförbund i Tranås.
 30—31 maj Östergötlands Brandkärsförbund i Motala.
 6—7 juni Svenska Brandskyddsföreningen i Kalmar.

Brandärenden i statsrådet.

Begärd dispens från bestämmelsen betr. brandsyn.

Brandstyrelsen i Filipstad hade hemställt, att en vid stadens brandväsende tillfälligt anställd skorstensfejarmästare måtte få utföra brandsyn enligt bestämmelserna i 11 §, 4 mom, och 12 §, 1 och 2 mom, i brandstadgan, trots att stadens brandkår vore organiserad som borgarbrandkår. Genom beslut den 8 november 1957 har Kungl. Maj:t funnit framställningen ej föranleda någon åtgärd.

Begärd dispens från bestämmelsen ang. brandtelegraf el. dyl.

Brandstyrelsen i Karlstad hade hemställt om dispens från föreskrifterna i 10 § brandstadgan om skyldighet för stad att hålla brandtelegraf eller ock på annat lämpligt sätt träffa anordning, varigenom

Bemärkelsedagar

- 60 år.
 19/4 Hamborgström, R., brandchef, Oslo.
 26/4 Malm, E., brandchef, Mjölby.

- 50 år.
 10/4 Dahlström, R., v. brandchef, Mölndal.
 19/4 Ringström, H., brandchef, Alingsås.
 26/4 Nilsson, E., v. brandchef, Olofström.
 27/4 Falk, F., v. brandchef, Hjo.

- 40 år.
 7/4 Blixt, K. G., v. brandchef, Luleå.
 30/4 Charpentier, A., brandchef, Hudiksvall.

brandkåren kan av allmänheten alarmeras. Genom beslut den 10 oktober 1957 har Kungl. Maj:t funnit framställningen ej föranleda någon åtgärd.

Bilaga.

Som bilaga till detta nummer medföljer dagordning för Riksförbundets årsmöte i Uppsala jämte intebetalningskort.

BRANDKÄRSTIDSKRIFT

Organ för Svenska Brandkärernas Riksförbund
 Ut kommer omkring den 15 varje månad

Prenumerationspris: 7: — kr/år. Vid samtidig beställning av minst 5 ex. = 5: — kr/år. (Likvid sändes till Brandkärtidskrift, Jakobsgatan 14, Stockholm. Postgiro 48 70.)

Redaktör och ansvarig utgivare: Brandchef A. Ekberg, V. Promenaden 55, Norrköping. Tel. 293 70.

Annonschef: Förbundsdirektör A. Hegen, Jakobsgat. 14, Stockholm C. Tel. 10 50 25.

OBS! Annonsmanuskript måste vara annonschefen tillhanda senast den 20 i månaden före den, då annons önskas införd.



Knappar, Möss- och Medlemsmärken

För Svenska Brandkärernas Riksförbund

C. C. Sporrang & Co.

Kungsgatan 17, Stockholm 7



Telefon 22 56 60

Antal ex.

BESTÄLLNINGSLISTA å litteratur

.....	<i>Allmänna grunder och förfaringsätt vid eldsläckning</i> , av R. Stridbeck, 1944	å 1: —
.....	<i>Allmänna synpunkter på bebyggelse med hänsyn till brandrisk och släckningsmöjligheter</i> , av R. Götherström, 1945	å 0: 75
.....	<i>Anvisningar för landsbygdens brandsygeförrättare vid utskrivande av brand-synprotokoll</i> , av E. Rosinander, 1945	å 0: 75
.....	<i>Brandfarliga elektriska anordningar</i> , av R. Götherström, 1945	å 0: 75
.....	<i>Brandfarliga kemikalier, vätskor, gaser m. m.</i> , av G. Bergström, 1957	å 2: 50
.....	<i>Brandförsvarshandbok för kraftanläggningar</i> , 1946	å 3: —
.....	<i>Brandkärernas slangproblem</i> , av I. Strömdahl, 1953	å 5: —
.....	<i>Brandpumpar</i> , av H. A:son Moberg, 1956	å 3: —
.....	<i>Brandskyddsritningar för lantmannabyggnader</i> , av Lantbrukets Brand-skyddskommitté, 1952	å 22: 50
.....	<i>Brandsläckning i oljebannar</i> , av N. Grönvall (särtryck), 1952	å 0: 50
.....	<i>Brandsyn i offentliga samlingslokaler</i> , av T. Mohlin, 1946	å 0: 50
.....	<i>Brandsyn å industrier</i> , av Chr. Möller, 1945	å 0: 75
.....	<i>Brandsyneprotokoll (148×210 mm) i häften om 50 duplikat</i>	å 2: 75
.....	” (210×297 mm)	å 0: 06
.....	” (210×297 mm) i häften om 25 duplikat	Minst 100 ex. å 5: —
.....	” (210×297 mm) i block om 25 triplikat, 1953	å 3: 25
.....	<i>Eldsläckningsräkningar</i> , i block om 25 triplikat, 1953	å 3: —
.....	<i>Eldsvådors förebyggande. Handledning för brandcheferna i våra mindre sambällen</i> , av R. Stridbeck, 1931	å 0: 50
.....	<i>En brandkår och dess försäkringar</i> (särtryck), av H. Tellmar, 1957	å 0: 75
.....	<i>Formulär till årsberättelse</i> , block om 20 blad, 1948	å 2: —
.....	<i>Friktionsförluster i tryckslang och snabbkopplingsrör</i> , av I. Strömdahl, 1954	å 0: 50
.....	<i>Grunder och principer för brandväsendets ordnande i våra sambällen och på landsbygden</i> , av R. Stridbeck, 1942	å 0: 50
.....	<i>Handbok i oljeeldning</i> , av A. Billberg, 1954	inb. å 24: —
.....	<i>Handeldsläckningsapparater</i> , av S. Westling, 1948	å 0: 25
.....	<i>Handledning i eldsläckningstjänst</i> , av B. Hermanson, 1947	å 3: 50
.....	<i>Hjälpreda för landsbygdens brandsygeförrättare</i> , av V. Tell, 1951	å 1: —
.....	<i>Instruktion för motorsprutskötare</i> , av P. Lundgren, 1945	å 0: 75
.....	<i>Kontrolljournal för brandmateriel</i> , 1952	å 1: 50
.....	<i>Lagar och förordningar ang. eldfarliga oljor och explosiva varor</i> , av V. Sommar, 1950	å 0: 50
.....	<i>Landsbygdens brandalarmeringsproblem</i> (särtryck), 1955	å 2: 50
.....	<i>Nya förordningen om explosiva varor</i> , av A. Billberg (särtryck), 1949	å 0: 25
.....	<i>Offentliga brandskyddsföreskrifter</i> . E.-S. Åkerhielm, 1957	å 30: —
.....	<i>Om brandchefens skyldigheter och rättigheter enl. den nya brandlagstiftningen</i> , av A. Ekberg, 1945	å 0: 75
.....	<i>På eldsvådeplatsen</i> , av P. Lundgren	å 0: 50
.....	<i>Räknesticka för beräkning av vattenmängder m. m.</i> , jämte beskrivning, 1954	å 7: —
.....	<i>Rökskydd, studiecirkel om två brev</i> , 1952	ex. per st. 0: 75
.....	<i>Rökskyddsmaterielen vid mindre brandkärar</i> , av V. Sommar, 1948	å 0: 75
.....	<i>SBF:s principritningar, större formatet</i> , 1951	å 12: —
.....	” mindre formatet, 1951	å 8: —
.....	<i>Skogsbrandsläckningens teknik</i> , av R. Hjort och T. Mohlin, 1951	å 1: 50
.....	<i>Slang och slangvård</i> , av H. Mattson (särtryck), 1952	å 0: 50
.....	<i>Slangar</i> , 1935	å 0: 50
.....	<i>Sold I Motor</i> , 1955	å 2: 50
.....	<i>Spridda strålen</i> , av T. Mohlin, 1954	å 2: 50
.....	<i>Svetsningsstillstånd och säkerhetsbestämmelser vid oljeupplag och liknande</i> , av A. Billberg (särtryck), 1955	å 0: 50
.....	<i>Underhållsinspektion. Pumpar</i> , 1957	å 3: —
.....	<i>Uppvärmningsanordningar</i> , av Chr. Möller, 1945	å 0: 75



BILDBAND

till hjälp i utbildningsarbetet.

Nedanstående bildband, som utarbetats av Svenska Brandkårernas Riksförbund, visa olika brand- och livräddningsredskaps användning enligt utbildningsreglementet. De åtföljas av textlista till föreläsarens ledning. Beställ här:

Band		Antal ex.
1. Slangutläggning	å 7:—	.....
2. Livräddningsredskap	å 7:—	.....
3. Skarvstegar	å 7:—	.....
4. Motorsprutans angöring vid öppet vatten	å 7:—	.....
5. Vintertjänst (omarbetat)	å 10:—	.....
6. Utskjutsstege	å 8:—	.....
7. Brandsläckningstaktik	å 8:—	.....
8. Rökskydd — filterskydd	å 11:—	.....
9. Slangbilens och tankbilens användning (färg)	å 30:—	.....
10. Rökskydd — tryckluft	å 23:—	.....
Extra texthäften	å 0:50	.....
11. Underhållsinspektion — pumpar I (färg)	å 42:—	.....
Extra texthäften	å 0:50	.....

Rekvirera med användande av detta beställningsblad!

Apparater för visning av bildband finns vid många av brandkårsförbunden. Dessutom bl. a. vid civilförsvarsförbunden i länen och de större civilförsvarsföreningarna.

REKVISITION

Från Svenska Brandkårernas Riksförbund, Jakobsgatan 14, Stockholm C, beställs omstående litteratur (ovanstående bildband) att sändas till

.....
Namn

.....
Titel

.....
Adress

(Obs.! Skriv tydligt, gärna textat)