



Nr 2 1959
41 ÅRG.

UPPLAGA 13.800 EX.

BRANDKÅRS- *tidskrift*

ORGAN FÖR SVENSKA BRANDKÄRNAS RIKSFÖRBUND
REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE: ANDERS EKBERG

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

Brandbilar utan förare!

Som framgår av artikel på annan plats i denna tidskrift skall enligt vägtrafikförordningens nya bestämmelser brandkärernas motor- och släpfordon fr. o. m. i år bli föremål för årlig kontrollbesiktning. Därom är intet att säga. Men även denna gång har man tydligen att räkna med talrika anmärkningar. Härför talar det förhållandet att — enligt redan i år gjord erfarenhet — exempelvis såväl larmanordningar som röda lyktor, vilka både vederbörande besiktningsman och statspolisen tidigare lämnat utan erinran, nu kan bli underkända.

A vsevårt allvarligare är emellertid det förhållandet att — därest Kungl. Maj: t så förordnar — förare av utryckningsfordon skall inneha trafik kort. Enligt ovan nämnd artikel torde en kungörelse i ärendet vara att förvänta under våren 1959. Departementschefens beräkning att för reformens genomförande i full utsträckning torde böra anslås en tid av fyra till fem år, talar för att trafik kort efter den tidpunkten skulle krävas av *alla* förare av brandkärernas utryckningsfordon.

Ä r avsikten att göra det svenska brandförsvaret en riktig björntjänst sker det mycket effektivt genom att kräva trafik kort av *alla* förare av utryckningsfordon! Redan nu föreligger rekryterings svårigheter på många håll vid landsbygdsbrandkärerna, och förhållandet skulle bli rent ohållbart därest trafik kort skulle krävas av alla borgarbrandmän. Faktiska läget är ju i dag, att nära nog varje man vid våra borgarbrandkärer måste vara beredd att föra utryckningsfordon. Och varför är det — enligt ovan nämnd artikel — uppenbart att en polisman, som blott tillfälligtvis kör fordon, *inte* behöver ha trafik kort?

M å vi bli befriade från krav på trafik kort för våra borgarbrandmän! Dessa kan *icke* anses ha till yrke att framföra utryckningsfordon.

V ad beträffar yrkesbrandmännen, vilka i sin dagliga gärning som regel framför utryckningsfordon under helt andra trafikförhållanden, är kravet på trafik kort mer förställigt. Dock också här endast vad gäller körprovet. Vad angår det egent-

Vägtrafikförordningens nya bestämmelser*)

Av byråchefen K. G. Ekberg.

Jag vill till en början framhålla att jag är ingenjör — inte jurist — och att jag sålunda inte kan åtaga mig att besvara kniviga juridiska frågor eller ge några officiella tolkningar av författningsbestämmelser. Att jag ändå vågar ta till orda i författningsfrågor beror på att vi i Väg och Vatten i vår egenskap av, som det brukar heta, den centrala trafikvårdande myndigheten kommer i beröring med en massa frågor på områden, som rör just trafiken.

För några år sedan fick vi en fråga från en landsfiskal om våra åsikter i en olycka som hade hänt. Det var en brandbil på utryckning, som skulle köra förbi ett annat fordon och hade sina sirener påkopplade. Det andra fordonet körde inte åt sidan tillräckligt utan det hela slutade med att brandbilen körde i diket och välte. Efteråt påstod föraren av den andra bilen att han inte hade hört sirenerna, vilket gav landsfiskalen anledning att fråga oss om det var möjligt att sirenerna inte skulle ha uppfattats. Dels på grund av den undersökning som vi då gjorde, dels av den erfarenhet som vi hade tidigare, kom vi fram till att sirenerna på utryckningsfordon i många fall var så placerade att de var mycket svåra att uppfatta för annan trafik. Det föranledde oss att ta kontakt med riksbrandinspektören, och anhålla att han för brandkårenas mätte framhålla angelägenheten av att sirenerna var ordentligt monterade. Samtidigt framförde vi förslag om att uppmärksamhet även borde ägnas åt fordonens

allmänna tillstånd. Av en sedermera av statspolisen gjord undersökning av brandbilar och ambulanser visade det sig att av 859 undersökta fordon var det endast 74 som kunde lämnas helt utan anmärkning**). Med anledning därav föreslog statspolisintendenten i framställning till Kungl. Maj:t, att en årlig kontrollbesiktning av brandbilar och ambulanser skulle föreskrivas. Väg och Vatten uttalade i yttrande över framställningen, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt naturligtvis var synnerligen otillfredsställande att brandkårenas utryckningsfordon visat sig väsentligt sämre än fordonsparken i övrigt och ansåg det som angeläget att dessa fordon skulle undergå en periodisk kontrollbesiktning. Frågan togs upp av departementschefen i proposition till årets riksdag, och han uttalade där att med hänsyn till de brister som uppdragats han ansåg det välbetänkt, att utryckningsfordon skulle undergå en årlig kontrollbesiktning. Tillsvärdare skulle dock kontrollbesiktningen ej omfatta alla utryckningsfordon utan endast brandbilar och ambulanser. Sedan riksdagen godkänt förslaget, infördes i den nya vägtrafikförordningen i dess 24 § bestämmelsen, att *årlig kontrollbesiktning skall äga rum av sådant registrerat motorfordon eller släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes*

***) Hur många av dessa anmärkningar avsåg endast avsaknad av skylt om brandfordonets ägare, brandbilens max: last eller liknande anmärkningar utan praktisk betydelse? *Red.*

*) Föredrag vid konsulentmöte den 30/10 1958.

ligen en förare av utryckningsfordon vad den yrkesmässiga förordningen har att säga om arbetstid, vila mellan körningar, var man får taga last m. m. m. m.?

Även vid yrkesbrandkårenas skulle ett krav på trafik kort för alla förare av utryckningsfordon inom en så kort tidrymd som 4 å 5 år komma att förforsaka allvarliga avbräck i brandkårenas utryckningsberedskap — såvida icke dispens lämnas i stor omfattning.

Skall det inte vara möjligt att låta oss få ett modifierat trafik kort, som endast gäller för förande av utryckningsfordon? Alltså ett "utryckningskörkort", som bestyrker vederbörandes mera avancerade körkompetens, och som också lämpligen kan vara tidsbegränsat?

A. Ekberg

Den perfekta brandslangen

måste tåla höga temperaturer

gnistregn och glöd *

Angus
RRL
FIRE FIGHTER

är tålig och beprövad

SYNTEISK FIBER ÄR KÄNSLIG



för höga temperaturer — därför ligger den värdefulla Terylene-väften i RRL FIRE FIGHTER helt inbäddad i en isolerande varp av bomull, som är långt mera resistent. Bomullen är specialbehandlad mot röta och mycket slitstark.

GÖR SJÄLV ETT ENKELT PROV

genom att med en upphettad metallstång eller dylikt bränna slangens under några sekunder. Om provet kan göras på slang under tryck — så mycket bättre. Ni kommer att finna resultatet övertygande och även kunna konstatera, varför vi håller så styvt på



VÄVARMERAD INNERBELÄGGNING

Denna motstår nämligen i sig själv ett avsevärt tryck även om ytterslangen skulle bli svårt bränd eller skadad på annat sätt.

RRL-slangen tillverkas även med ytterslang helt av syntetisk fiber och med utvändigt beläggning av plast för specialändamål där resistens mot syror, alkalier, oljor etc. är det primära kravet.

Men även här är den inre beläggningen vävförstärkt enligt vår patenterade metod.

ANGUS-REDDAWAY COMPANY AB

Tel. 56 21 30 (växel) Telegr. adr. ANGUSWAY-STOCKHOLM
Postadr.: NÄSBYPARK (invid Stockholm)

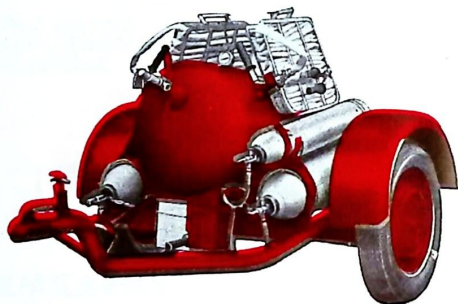


Tempus Pulveraggregat mot allvarliga oljebränder

För att kunna rädda människoliv i samband med en kollisionsbrand som på bilden fordras en mycket snabb insats. Dimpulver är då det effektivaste släckningsmedlet, och Tempus har specialiserat sig på tillverkning av apparater och aggregat med modernt pulver.

Förutom handapparater för 2—16 kg pulver har Tempus nu standardaggregat för 50, 100 och 300 kg pulver.

Leveranser sker regelbundet till försvaret och industrien, och många brandkårer har redan Tempus pulveraggregat. Begär referenslista och offert med tekniska informationer.



Tempus

AB SVENSKA TEMPUS

STOCKHOLM
Kungsgatan 38
Tel. 010/11 18 35

GÖTEBORG
Örngatan 1 D, Mölndal
Tel. 031/16 03 31

MALM Ö
Mäster Johansgatan 5
Tel. 040/97 59 12

uteslutande för brandväsendet och är försedd med beteckning därom.

Alla brandbilar skall kontrollbesiktigas i ör.

Bestämmelsens formulering — vilken är ungefär densamma som användes i automobilskatteförordningen för att definiera fordon, frigagna från fordonsskatt — kan förefalla tillkrånglad. Skyldigheten att kontrollbesiktiga dessa motor- och släpfordon gäller dels sådana fordon, som är specialbyggda för sitt ändamål, exempelvis stegbilar och ambulanser, dels sådana fordon, som — utan att vara specialbyggda — likväl uteslutande användes för brandväsendet etc. och är försedda med beteckning därom. Hit räknas exempelvis brandbefälets personbilar. Däremot gäller kontrollbesiktningstvånget ej för exempelvis en lastbil, som står till förfogande för en industribrandkår men även användes för andra ändamål.

Besiktningsskyldigheten avser vidare endast registrerat motor- eller släpfordon. Motorspruta, avsedd att tillkopplas bil, faller således ej under bestämmelsen (motorspruta är ej släpfordon och ej registrerad).

Besiktningen skall enligt bestämmelsens ordalydelse ske inom ett år från föregående besiktning. *Den kommer alltså i framtiden att upprepas med ett års mellanrum.* Någon besiktning behöver ej äga rum före den 1 januari 1959. (Departementschefen: "för att bereda fordonens ägare skäligt rådrum och med hänsyn till bilinspektionens kapacitet torde dock böra föreskrivas att kontrollbesiktningen icke på grund av nämnda författningsändring behöver äga rum före den 1 januari 1959"). Bestämmelsen kan heller inte rimligen tolkas så, att alla de fordon, som ej besiktigats under det senaste året skall kontrollbesiktigas den 1 januari 1959. En rimlig tolkning av denna bestämmelse är att den skall börja tillämpas från och med den 1 januari 1959, så att alla fordon skall kontrollbesiktigas under loppet av år 1959.

Jag vill här också anknyta till bilinspektionens arbete. Bilinspektionen har under många år lidit under ett hårt tryck från allmänheten för att få förrättningar utförda. Jag kan t. ex. nämna att bilinspektionen gör 200.000 körkortsprov varje år. Dessa är till stor del koncentrerade till den ljusare och varmare delen av året. Följden blir att bilinspektionen är ytterst upptagen från mitten av april till oktober

månad. Däremot är vintermånaderna januari — mars lediga och då har vi tid att åtaga oss arbeten av den typ, som det nu är fråga om. Jag skulle därför vilja rekommendera dem, som har ansvaret för att kontrollbesiktningarna blir anmälda, att ni vänder er till bilinspektionen snarast möjligt efter nyår för att få besiktningarna gjorda och komma överens med bilinspektionen om tid. Det är nödvändigt med tidsbestämningar för att bilinspektionen skall kunna planera sitt arbete.

Nu kan man fråga sig var ifrågakvarande kontrollbesiktningar skall äga rum. Jag kan då hänvisa till uttalande av andra lagutskottet vid behandlingen av den här frågan och citerar följande: "Utskottet vill dock framhålla vikten av att den besiktning, varom här är fråga, kan fullgöras på sådant sätt, att den beredskap fordonen skall tjäna i minsta möjliga mån eftersettes".

Det betyder att man naturligtvis inte kan kräva att en brandbil, kanske den enda brandbilen i en kommun, skall åka flera mil, kanske t. o. m. flera tiotal mil, till en besiktningssman för besiktning, utan i sådant fall får besiktningssmannen komma till brandbilen. Jag kan här uttala att vi inom bilinspektionen är beredda att i fall som kan anses rimliga åka ut till de olika stationeringsorterna för brandbilarna och göra besiktningarna där. Detta kräver emellertid en planering från bilinspektionens sida så att inte resorna blir för dyrbara och därför är det angeläget att det kommer in anmälningar i god tid till bilinspektionen. Naturligtvis kan man inte driva denna service alltför långt. Inom samma stad där en besiktningssman är stationerad bör det inte möta någon olägenhet att inställa brandbilen hos besiktningssmannen. I all synnerhet gäller detta på sådana ställen, där bilinspektionen har tillgång till besiktningshall eller brygga eller dylikt.

Anmäl NU brandbilen för besiktning!

Ansvar för att fordon inställes till besiktning åvilar fordonets ägare. Det är alltså brandkårens som skall se till att fordonet anmäls till besiktning.

Vid besiktningen skall besiktningssmannens medföra. Det är angeläget att man kommer ihåg detta. Besiktningssmannens förses nämligen med en stämpel till bevis att besiktningen är utförd.

Vad skall en besiktning av detta slag om-

fatta? Jag vill stryka under att besiktningssmannens befattning med fordonet avser fordonets tillstånd ur trafik säkerhets synpunkt. Han utövar sålunda exempelvis ingen kontroll att pumpaggregat eller dylikt fungerar ordentligt. Sålunda undersökes styrinrättning, bromsar och belysningsanordningar m. m. Det kontrolleras att bilen har tillräckligt helljus och att den inte har bländande halvljus. Vid besiktningen undersökes också de särskilda anordningarna för utryckningsfordon, nämligen de röda lyktorna, som skall finnas framtill, att de har tillräckligt starkt sken och att de är rätt placerade. Vidare att larmanordningarna är rätt placerade och har tillräcklig ljudstyrka för att tjäna sitt ändamål. Det är därför angeläget att fordonet gås igenom innan det kommer till kontrollbesiktning för att anmärkningar skall kunna undvikas.

Om fordonet blir godkänt vid kontrollbesiktningen utfärdar besiktningssmannan intyg att besiktningen är gjord och att fordonet är godkänt. Detta sker dels i form av en stämpling på besiktning sinstrumentet, dels skriver besiktningssmannen ut ett intyg om kontrollbesiktning. Detta skickas utan anmodan till den länsstyrelse, som har fordonet registrerat. Vederbörande brandkår behöver således icke vidtaga någon åtgärd i form av anmälan eller dylikt till länsstyrelsen, utan det sköter besiktningssmannen om. Om fordonet inte kan godkännas, får vederbörande ett föreläggande att avhjälpa de bristfälligheter som finns. Är det fråga om mindre bristfälligheter på ett fordon från en avlägsen ort, kan det vara lämpligt med kontroll genom t. ex. polisen eller någon annan eller också nöjer sig besiktningssmannen med en försäkran att bristfälligheten skall avhjälpas. Är det emellertid ett allvarligt fel som uppdragts vill besiktningssmannen själv kontrollera att det blir avhjälpt och då kan han få göra en ny resa, vilket naturligtvis är besvärligt för honom och ödslar mycket tid. Detta är inte alls önskvärt med hänsyn till den stora arbetsbelastning som redan finns i bilinspektionen. Men jag tror att man från brandkårens sida är medveten om att fordonet måste vara i ett tillfredsställande skick, och därför bör sådana extera resor kunna undvikas.

Trafikkort för förare av utryckningsfordon.

Jag skall nu övergå att tala något om kraven på förare av utryckningsfordon. I Sverige har vi endast två slag av körkort, nämligen körkort

för *motorcykel* och körkort för *bil*. Det betyder, exempelvis att en ung flicka som blivit godkänd vid ett körkortsprov i en liten personbil får ett körkort som berättigar henne att köra en stor lastbil. Det är ett inte helt tillfredsställande förhållande, och förslag har varit uppe vid flera tillfällen att olika klasser av körkort skulle inrättas, som man har t. ex. i Tyskland och även internationellt. Än så länge har vi emellertid bara dessa två slag av körkort. Härutöver finns dock även det s. k. trafik kortet. Den som framför bil i yrkesmässig trafik — med yrkesmässig trafik menas att bil jämte förare mot ersättning tillhandahållas allmänheten, t. ex. en åkarbil, en droskbil, buss el. d. — måste förutom körkort inneha trafik kortet. Av trafik kortet finns det två slag, det s. k. vanliga *trafikkortet*, som berättigar att föra personbil och lastbil, och det s. k. *busskortet*, som berättigar till att föra dels personbil dels lastbil men också buss i yrkesmässig trafik. Trafikkortet erfordras dock ej i sådana fall då det ej är fråga om yrkesmässig trafik, även om man där använder bilar av samma storlek som i den yrkesmässiga trafiken och kör under liknande väg- och väderleksförhållanden. Detta har observerats av 1953 års trafik säkerhetsutredning, som i slutet på föregående år förordade skärpta krav för förare i icke yrkesmässig trafik. Man sade sig att det finns så många likheter mellan firmabilar och dylikt å ena sidan och åkarbilar å andra sidan, att det vore rimligt att man ställde samma krav på förarna i bägge fallen. Utredningen lade därför fram förslag om skärpta krav på förare av tyngre fordon. Med tyngre fordon avsågs lastbilar över 7 tons totalvikt och bussar med plats för över 30 passagerare. Emellertid kom det under remissbehandlingen förslag från poliskammaren i Lund att en kompetensbestämmelse av föreslagen art borde utsträckas att gälla även förare av utryckningsfordon. Departementschefen uttalade i propositionen att de skäl, som utredningens åberopat att ställa högre krav på yrkesförare än på motorförare i allmänhet, enligt hans uppfattning vore bärande. I allt fall borde fullgod kompetens krävas av dem, som har till yrke att föra tyngre och mera svårmanövrerade fordon. En lämplig kompetensnivå borde kunna uppnås genom förverkligandet av utredningens förslag om att den som har till yrke att föra annans räkning framföra fordon av vissa större typer skall inneha trafik kortet oavsett om for-

donet nyttjas i yrkesmässig trafik eller ej. Departementschefen ansåg för övrigt att trafik-kortskompetens rimligen borde kunna fordras i något större omfattning än utredningen föreslagit, nämligen även för förare av uttryckningsfordon.

Andra lagutskottet uttalade, att utskottet kunde med tillfredsställelse hälsa propositionens förslag att trafikkort skall krävas för dem som har till yrke att föra tyngre och mera svårmanövrerade fordon. Det syntes även välbetänkt att i anslutning härtill på motsvarande sätt utvidga kravet på trafikkort till jämväl förare av uttryckningsfordon.

Emellertid har både departementschefen och utskottet uttalat att det inte går att genomföra detta omedelbar och i ett sammanhang. De förare som de nu gäller, besitter troligen den körskicklighet, som fordras, men å andra sidan brister det nog mycket i fråga om det teoretiska kunnandet och därför måste man lämna dem en rimlig tid så att de skall kunna inhämta vad som behövs för att kunna godkännas i ett prov för trafikkort. Härtill kommer att bilinspektionens resurser är hårt ansträngda och därför måste man sprida ut proven över en längre tid. Man avser därför att börja med förarna av de tyngsta fordonen och sedan efter hand utsträcka bestämmelserna att gälla också för förarna av de lättare fordonen. Departementschefen har framhållit att för genomförandet av reformen i full utsträckning torde böra anslås en tid av fyra till fem år. Detta har understrukits av utskottet, som också berört frågan hur det går med sådana förare, som kanske inte fyller kraven i fråga om fysik. Det finns ju gamla förare, som har kört prickfritt i många år, och det kan hända att någon har fel på ögonen eller annan defekt som skulle göra att han inte kunde godkännas vid en läkarundersökning. Utskottet har här sagt, att det vore orimligt att man skall beröva en sådan förare levebrödet kanske i en tid med stramare förhållanden på arbetsmarknaden och därför rekommenderar utskottet att man skall få använda sig av dispenser i rätt stor utsträckning när så är möjligt.

Den bestämmelse, som nu infördes i 29 § vägtrafikförordningen säger att sådan förare, som har till yrke att för annan räkning framföra buss eller sådan lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, eller uttryckningsfordon, skall därest Kungl. Maj:t så förordnar inneha sådant sär-

skilt tillstånd (trafikkort) som avses i 27 § förordningen angående yrkesmässig biltrafik. Av denna bestämmelse framgår, att bestämmelserna träder i kraft först när det kommer ut en särskild kungörelse om detta och sådan kungörelse har ännu inte kommit, men den torde vara att förvänta under våren 1959.

Det kan även framhållas, att departementschefen sagt att i regel torde med en bestämmelse av det nämnda innehållet det inte behöva möta några större svårigheter att i det särskilda fallet avgöra huruvida trafikort fordras eller inte. Man kan naturligtvis tveka om det behövs trafikort av vederbörande när han inte regelbundet utan kanske bara någon gång då och då för lastbil. Det är dock alldeles uppenbart att en polisman, besiktningsman, bilreparatör eller annan som kör fordon blott tillfälligtvis, inte behöver ha trafikort.

Provet för trafikort.

I fråga om sådana personer i vilkas yrke det ingår att köra bil åt annan men vilka även har andra arbetsuppgifter, bör hänsyn tagas dels till om den verksamhet, vari vederbörande är sysselsatt, någorlunda regelbundet fordrar lastbils- eller busstransporter, och dels till det förhållandet, om förande av bil kan anses som den huvudsakliga arbetsuppgiften för vederbörande. År dessa villkor uppfyllda krävs trafikort, oavsett om föraren också har andra arbetsuppgifter. Även reservförare och vikarie för ordinarie förare bör ha trafikort. En fråga som med säkerhet är aktuell för denna församling är, om förare av uttryckningsfordon, som kanske kör ännu mera sporadiskt än en reservförare, skall ha trafikort, t. ex. i ett litet samhälle där brandbilen står inne långa tider utan att nyttjas. Då kan man kanske tycka att trafikortskravet är överflödigt. Till svar på denna fråga kan jag inte säga annat än att man säkerligen beaktat detta med uttryckningsfordon och alltså tagit hänsyn till att sådana körs bara tillfälligtvis, men trots detta har man ansett sig böra kräva trafikort. När det gäller provet hos besiktningsmannen är det naturligt, att besiktningsmannen kräver mera av föraren när det gäller ett trafikortsprov än när det gäller ett körkortsprov. Föraren skall kunna sköta sitt fordon på ett oklanderligt sätt och han skall ha kunskaper, som gör att man med förtroende kan vända sig till honom, som t. ex. när det är fråga om drosktrafik. Trafikortsprov får inte

utföras på alla ställen där besiktningssmannen har mottagningar, utan bara på vissa ställen med livlig trafik, i allmänhet städer och större samhällen. När man anmäler sig för trafikprov skall man ha med sig körkortet samt läkarintyg, som inte får vara äldre än tre månader. Vidare skall medföras ett körintyg, d. v. s. ett intyg som talar om att vederbörande har framfört fordon i viss utsträckning, för buss under de senaste tolv månaderna och i fråga om trafikkort för annan bil under de senaste sex månaderna. Ett sådant intyg skall utfärdas av polismyndighet eller av två trovärdiga personer, exempelvis brandbefäl.

Provet inför besiktningssmannen är uppdelat i ett körprov och ett teoretiskt prov. Körprovet skall visa att eleven kan behandla fordonet riktigt, det får inte klicka i växlingen, han skall ha viss uppsikt, han skall överhuvudtaget köra fordonet trafiksäkert och så att det inte hindrar eller stör annan trafik. Provet skall avläggas på ett lämpligt fordon. Med lämpligt fordon avses i detta fall ett fordon av den storleksordning, som vederbörande skall köra i den verksamhet för vilket han behöver trafikkortet. Det går alltså inte för förare av tung lastbil att komma med en personbil för trafikortsprovet utan det skall vara en större lastbil. Om jag inte är felunderrättad anses en del av brandkårens fordon som bussar och då fordras det trafikkort för buss.

Jag kan nämna att i läkarintyget måste anges om det skall vara för buss eller för annat fordon, därför att av bussföraren krävs ett normalt färgsinne, vilket däremot inte krävs av de övriga.

Det teoretiska provet är uppdelat i ett skriftligt och ett muntligt prov. Det skriftliga provet består däri, att man får fylla i en del listor med standardiserade frågor. Sedan följer på detta ett muntligt prov, där vederbörande bl. a. frågas om bakgrunden till bestämmelserna, så att han vet varför han skall handla på det ena eller det andra sättet. Dessutom krävs för närvarande för godkännande av trafikortsprovet att den, som undergår prov, skall veta en hel del om den yrkesmässiga förordningen, t. ex. om arbetstid, hur länge han får köra, hur lång vila han skall ha mellan körningarna o. s. v. Han skall veta också vad som menas med yrkesmässig trafik, var han får ta last och vart han får köra den m. m. Man kan fråga sig om den som skall köra brandkårsfordon har någon

anledning att lära sig detta. Han har ju ingen som helst befattning med den yrkesmässiga trafiken. Å andra sidan gäller ett trafikort för närvarande också för yrkesmässig trafik och i så fall är dessa kunskaper nödvändiga. Måhända ligger lösningen däri, att man för den som ej önskar lära sig de yrkesmässiga bestämmelserna gör en anteckning i trafikortet, att kortet ej berättigar till förande av fordon i yrkesmässig trafik.

Sedan provet inför besiktningssmannen klarats av, erhålles ett kompetensbevis, som tillsammans med läkarintyget och ett lämplighetsintyg, som erhålles från polisen, skall insändas till den länsstyrelse, som utfärdat vederbörandes körkort (körkortsnumret skall angivas i ansökningsen).

Med dessa ord hoppas jag ha klargjort innebörden av de nya bestämmelser, som berör brandkårens fordon och förare och vad de för med sig. Jag står nu gärna till tjänst att i mån av förmåga klargöra punkter som möjligen kan förefalla dunkla och jag skall med stort intresse ta del av de synpunkter som framkommer under diskussionen.



SUPERTYFON[®]
för brandalarm

Stor hörbarhet.
Ringa luffförbrukning.
Oberoende av elektrisk ström.
Drivas från fristående behållare eller befintlig tryckluftledning.

Begär prospekt
nr 480

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ
GRUNDAT 1840

Nyhet

Gummimasker med fjäderbandställ

Gummimaskerna har fått stor spridning bland dem, som i sin dagliga gärning är tvungna att använda gasmask. Utformningen är sådan, att en storlek passar alla ansiktsstorlekar och gummit är lätt att hålla rent och desinficera.



Helmask nr 767 med fjäderbandställ



Helmask nr 777 med fjäderbandställ

En nyhet är, att de nu även kan levereras med fjäderbandställ till fördel för dem, som föredrar detta bandställ framför gummibandstället. På detta nya bandställ är även nackbandet i en ögla förbunden med hjässbandet, vilket gör, att masken sitter lika stadigt på huvudet som med gummibandstället.

Begär offert och närmare upplysningar!

BICAPA
STOCKHOLM

BIRGER CARLSON & Co AB

Kaptensgatan 6, Stockholm Ö

Telefon (växel): lokalsamtal 67 91 30, rikssamtal 62 49 56, 62 49 92

Jonsereds linneslang med 2 blå ränder



I FRÄMSTA LEDET UNDER 100 ÅR



Se här de egenskaper som placerar Jonsereds linneslang i främsta ledet idag likaväl som för 100 år sedan:

- Tät, slitstark
- Stort sprängtryck
- Smidig, lättböjlig
- Mjukbehandlad — ingen blötläggning behövs, risken för åverkan på ny slang mindre
- Effektiv impregnering mot röta
- Krympt

Dimensioner: 25, 32, 38, 51, 63 och 76 mm

Jonsereds
där tradition förenas med modern teknik

Auktoriserade återförsäljare:

Brissmans Brandredskap AB, Halmstad, AB Henrikssons Brandredskap, Stockholm - Göteborg - Malmö - Sundsvall - Jönköping, Odenius AB, Göteborg, AB Pumpindustri, Göteborg - Stockholm

JONSEREDS FABRIKERS AB, JONSERED. Grundat 1833

NYHET!

JONSEREDS
TERYLENE-SLANG

- med invändig plast-beläggning
- Absolut tät — även vid höga tryck
 - Fullständigt okänslig för röta
 - Hittills uppnådd styrka — tack vare terylene i varp och väft
 - Enastående slitstyrka
 - Stelnar ej i kyla, motståndskraftig mot värme
 - Påverkas ej av olja och ackumulatorsyra
 - Ööverträffat mjuk och smidig — torr som våt
 - Extra lätt
 - Ekonomisk — kräver ett minimum av slangvård

Dimensioner: 38, 63 och 76 mm

Branden i SJ lokstallar i Östersund

Natten till den 6 september 1958 inträffade en häftig brand i SJ lokstallar i Östersund.

Lokstallet var uppfört i en (hög) våning av sten med 27 portar. Den del av byggnaden som omfattar stallar 1—12, d. v. s. en äldre del, hade betongtak med fönster medan övriga delar av lokstallet t. o. m. port 27 hade tredubbla trätak — alltså med två luftskikt mellan inner- och yttertak — vilket var täckt med underlagspapp och underhållsfri papp. Taket var även försett med fönster. Mellan stallar 12 och 13 fanns brandmur med en trädörr. I norr var lokstallet hopbyggt med byggnad av sten. Närmast lokstallet bestod byggnaden av en våning innehållande driftverkstad och smedja. Längre åt norr var byggnaden högre och innehöll i övrigt förråd, expedition och skrivmaskinsverkstad. Mellan smedjan och lokstallarna fanns skiljevägsparti med dörr av trä samt mellan driftverkstaden och lokstallarna ett par höga portar av trä. Ovan smedjan fanns tredubbla trätak. Innertaket i driftverkstaden närmast lokstallet var av sten. Ovan detta tak fanns dubbla trätak. Innertaket i övrigt i denna verkstad var av trä.

Enligt vad jag erfarit började branden i den norra delen av lokstallarna innanför port 26 vid tändning av ett oljeeldat änglok. Branden fick en mycket snabb spridning.

Brandkåren alarmerades omkring kl. 3.55 och utryckte efter 2 minuter och 4 sekunder. I utryckningen deltog 11 man, varav 3 befäl, 7 brandmän och 1 vapenfri värnpliktig med 3 brandbilar, varav 1 jeep med slang och motorspruta. Avståndet till brandplatsen var ca 2 km och efter en stunds körning syntes stora rökmoln, varför omedelbart order gavs via radio om inkallande av den första beredskapsavdelningen av borgarbrandkåren. Efter radiokontakt mellan andra och första brandbilen körde andra bilen till en brandpost söder om den brinnande byggnaden och angrep därifrån medan de båda övriga brandbilarna körde fram norr om lokstallarna för angrepp därifrån.

Vid brandkårens ankomst hade elden spridit sig så att den först måste begränsas. SJ personal var i verksamhet med räddning av fordon. En stund senare inkallades hela borgarbrandkåren, fridygslidig personal i yrkes-

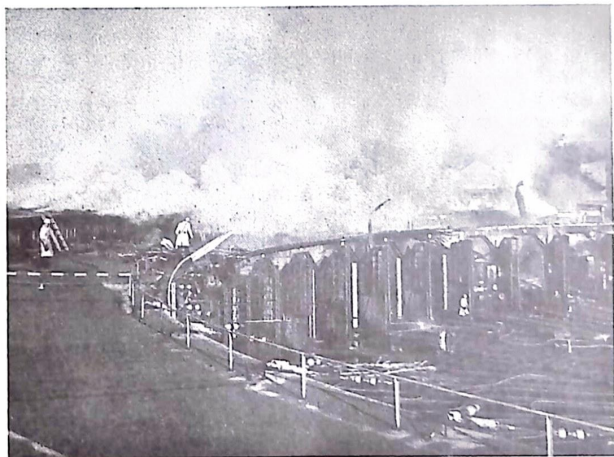


Bild 1. Eftersläckning i den södra begränsningslinjen. Branden mellan taken var svåråtkomlig.

brandkåren, F 4 brandkår och personal från A 4. SJ inkallade egen brandstyrka vid huvudverkstaden.

Strax efter det att order om inkallande av borgarbrandkåren gavs, inkom kl. 4.01 larm från ett brandskåp, som låg c:a 325 m från lokstallarna. Larmet upprepades flera gånger till kl. 4.06. På brandstationen fanns kvar 2 befäl och 2 brandmän i yrkesbrandkåren och sedan 3 borgarbrandmän infunnit sig utryckte denna styrka utom 1 man. Vid framkomsten till brandplatsen visade det sig, att det gällde samma brand, varför utryckningen fortsatte mot brandplatsen för att biträda vid släckningsarbetet.

Senare kom ytterligare förstärkning till brandplatsen. I beredskap på brandstationen under befäl av en brandförman fanns viss tid dels en avdelning från F 4 med en brandbil, dels en från A 4 med lastbil och en motorspruta. Ett par brandmän i yrkesbrandkåren låg även i beredskap på brandstationen. F 4 hade dessutom viss tid en tankbil med en man i beredskap vid brandplatsen.

Brandbekämpningen.

Begränsningen av branden skedde dels i söder några portar norr om brandmuren, dels i norr, där lokstallet var hopbyggt med ovan nämnda verkstäder. Så småningom angreps branden i sin helhet med 17—20 strålar. Vatten togs dels från 2 brandposter med 2 bilpumpar och dels från Storsjön med 3 motorsprutor, varav en tillhörig SJ. Använd slang utgjorde sammanlagt c:a 2.870 m, varav c:a 275 m tillhörde SJ.

Under släckningsarbetet störtade takdelar ned och 2 st. 50 liters acetylenasbehållare exploderade, men som tur var utan några personskador. Vid den andra explosionen höll dock på grund av tryckvågen en brandman på att ramla ned från en utvändig trappa, som går till taket på smedjan. En man från SJ befann sig i en rälsbuss i lokstallet under en av explosionerna utan att skadas, men retorna gick sönder i rälsbussen. I ett senare skede av branden uttogs två behållare ur smedjan. Genom att elden hindrades intränga i smedjan genom vattenbegjutning av skiljeväggsparter med dörr, blev dock ej dessa behållare hotade.

Av de behållare som exploderade splittrades

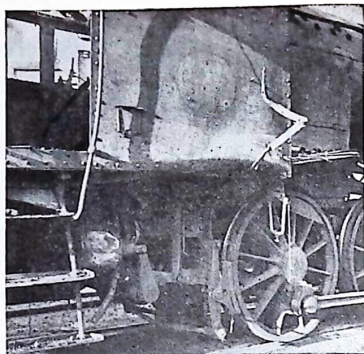


Bild 2. Till höger om lokets trappa har suttit en 50 liters acetylenasbehållare, som exploderat.

den ena i flera stycken. Den hade för belysningsändamål suttit på ett lok (bild 2). Den andra acetylenasbehållaren hade uppläcks utan splitter. Den låg vid västra sidan av ett lok vid en hoptryckt transportkärra av järn för två behållare. Invid denna plats låg även en syrgastub, vars ventil antagligen slagits av, då acetylenasbehållaren exploderade. På östra sidan av detta lok satt under hela branden en acetylenasbehållare utan att explodera trots att det fanns gas i behållaren. Nära denna sida av loket stod även en syrgasbehållare.

SJ personal utförde ett berömvärt räddningsarbete. Ett diesellok och 3 eller 4 rälsbussar fördes av dem ut ur lokstallarna utan några större skador. 2 elektrolok räddades tack vare brandkårens strålar vid den södra begränsningslinjen.

Rälsen utvidgade sig från den plats där branden började, så att vändskivan framför lokstallarna låste sig. SJ personal trädde i arbete med kapning av räls så att vändskivan gick att vrida runt. SJ röjde i samband med eltersläckningen raskt upp brandplatsen och drog ut de lok, som ej kunnat räddas undan branden.

5 ånglok, varav 3 koleldade och 2 oljeeldade, skadades. Av byggnadsskador blev taket över lokstallet så gott som totalskadat. Vissa delar av taket fanns kvar efter branden över portarna närmast norr om brandmuren. Vidare uppstod skador bl. a. i trätaken till smedjan samt i trätaken ovan stentaket till driftverkstaden. Por-

tarna till denna och dörr med skiljeväggsparti mellan lokstallet och smedjan sönderbrändes. En travers skadades. De sammanlagda skadorna blevo rätt omfattande.

Brandorsaken.

1:e kriminalassistent Torgny Eriksson, Östersund, har utrett brandorsaken och händelserna kring denna, som kan vara av intresse att taga del av. Av dennes rapport framgår bl. a. följande:

Den i ärendet verkställda utredningen visar att elden uppkommit vid ett ånglok av typ E 10 (lokets nr 1748), som eldas med olja, och var uppställt inne i lokstallet i den nordligaste delen. Där hade maskinbiträdet ... vid tidpunkt strax före kl. 04.00 tänt oljan under pannan i loket ifråga och härunder hade eld och tjock svart rök slagit upp under loket. Detta hade skett så hastigt att ... icke hunnit stänga av huvudkranen till oljetanken, som fanns i lokets tender och innehöll 5.000 till 6.000 liter olja. ... s berättelse härom finnes intagen i *bilaga 1*.

Förenämnda ånglok (nr 1748) stod under fredagen den 5/9 1958 i beredskap med tänd fyr och ångtrycket uppe. Fyren under pannan släcktes på eftermiddagen eller kvällen samma dag. Ångtrycket upphörde emellertid därför icke omedelbart. Vattnet i ångpannan avkyles nämligen långsamt och samtidigt minskar ångtrycket efter hand. Det anses därför troligt att ångtrycket kan ha varit 7 kg, såsom maskinbiträdet ... uppgivit, när han den 6/9 1958 vid 04.00-tiden tände fyren under pannan. Oljan anses därför ha varit varm vid samma tidpunkt och sannolikt även så varm att temperaturen hållit sig omkring den för förgasning av oljan erforderliga. Det har vidare förklarats icke omöjligt att gnistor kan ha fallit ned från fyren i den s.k. graven under loket i lokstallet. Det kan därför anses mycket sannolikt att sådana gnistor antänd den varma oljan, som av en eller annan anledning — troligen genom något läckage — samlats i förenämnda grav. Efter som huvudkranen till oljetanken icke kunde stängas, har elden tillförts riklig näring.

Utredningen har verkställts i samråd med maskinengjören ... och lokmästaren ...

Av maskinbiträdet berättelse enligt polisrapportens ovan nämnda *bilaga 1* framgår bl. a. följande:

” — — — I samband med dessa här omnämnda åtgärders slutförande hade ... släckt luntan och sedan tittat ut genom ett fönster på lokets högra sida för att kontrollera om tändningen under pannan givit resultat. Samtidigt härmed slog det upp eld och rök genom golvet i förarhytten. ... trodde då att det av någon anledning tagit eld i olja, som kan ha droppat ned på golvet under loket. Han blev därför skyndsamt ned från loket för att släcka. Nerkommen fann han dock att det var allt för mycket eld för att han skulle kunna släcka med tillgängliga redskap. Det var även tjock, svart rök omkring loket. ... ämnade därför i första hand ta sig upp i förarhytten igen för att stänga av huvudkranen till oljetanken. Han började sålunda kliva upp för stegen till hytten men blev hindrad av arbetskamrater, som kommit tillstädes och funnit det livsfarligt att tränga sig in i hytten. Elden spred sig samtidigt mycket snabbt. Någon möjlighet att stänga huvudkranen från lokets utsida fanns icke.

... har genom många års handhavande av denna syssla vid järnvägen vunnit vana och erfarenhet vid arbetet. Liknande små tillbud till eldsvåda har tidigare förekommit men ... har då kunnat snabbt släcka elden utan att skador uppkommit.

Brandkatastrofen den 6/9 1958 kan ha berott på en del olyckliga omständigheter. Särskilt olyckligt kan ha varit, att det saknades utifrån åtkomlig snabbavstängningsanordning för oljan till loket, vilket eljest lär vara vanligt förekommande å dylika lok. Sedan elden fått fäste i det ur brandskyddssynpunkt olämpliga trätaget, spred sig givetvis elden lätt i den luftiga lokalen. Genom de öppna portarna för räddning av fordon kom riklig lufttillförsel, vilket kan ha ökat brandspridningen särskilt i taken, men knappast ökat brandskadornas omfattning, enär många fordon hann räddas.

Erfarenheter.

Med hög brandsläckningsberedskap vid tändning av oljeeldade ånglok, med kontroll beträffande eventuellt utrunnen olja så att sådan kan borttagas före tändning samt med brandsäkra lokstallar torde stora förutsättningar finnas för att förhindra ett återupprepande. Sektionering på lämpligt sätt av den plats i lokstallarna där sådan tändning sker ökar givetvis brandskyddet.

P.-A. Edvinsson.

Strödda tankar kring eldsläckningsteknikens historiska utveckling

Av civilingenjör Uno Arild.

I föregående nummer av Brandkärtidskrift har talats om vattnets utnyttjande för eldsläckning under gångna tider och de tekniska resurser, som därvid stod till buds. Med de munstyckstryck, som användes, kunde ej annat än den slutna vattenstrålen komma till användning och den är väl fortfarande förhärskande vid eldsläckningsarbetet. Under 1930-talet började man mera allvarligt utnyttja vattnets kylande och släckande förmåga på ett helt annat sätt än vad som tidigare skett. De grova strålarna med lågt tryck kunde i gynnsammaste fall binda värme genom vattnets upphettning från exempelvis 20°C till 90—100°C. Endast en ringa del av vattnet förångades så att ångbildningsvärmen kunde tillgodogöras för avkylning av branden. Däremot blevo vanligen vattenskadorna avsevärda — oftast större än brandskadorna.

I de amerikanska facktidskrifterna ser man bilder från bränder mot vilka från gatan och

angränsande hus massor av vattenstrålar riktas mot det brinnande huset. Bakom handlandet skymtar regeln 19—25 mm stråle och 3 kg/cm² munstyckstryck även om genom de ökade tekniska resurserna såväl munstycksdimensionerna som trycket ökat. Man kör till dess vattnet börjar rinna utför trappor och ut genom fönstren. Ja, det är ingen överdrift. Bilder härpå ha visats.

Det verkligt avskräckande exemplet på överdådigt utnyttjande av stora vattenmängder gav den stora branden i Wanamakers stora varuhus i New York för något år sedan. En flod av vatten störtade från brandplatsen ned i den underjordiska järnvägens tunnlar och stationer och gjorde dem trafikodugliga under avsevärd tid.

Ett bättre samt ett teoretiskt och praktiskt sett korrektare sätt för vattnets utnyttjande har åstadkommit i och med att spridarmunstycken började användas av brandkärerna. Under tidernas lopp ha en rad av olika anordningar



Bild 1. Trots att 28 grova strålar — varav ett dussin syns på bilden — insattes mot branden, var branden ännu efter 11 timmar icke släckt.



Bild 2. Här ser man hur vattenstrålar kastas in genom fönstren samtidigt som ett Niagara-vattenfall störtar ut genom ett annat.



Bild 3. Wanamakerbranden invid Broadway i New York i det för rivning utrymda varnhuset. Vattenskadorna i byggnaden ansågos betydelselösa — men vattnet hamnade i den underjordiska järnvägens tunnlar och stationer.

för vattenstrålens splittring sett dagen. Bland de första typerna märkas bladspridare och knivspridare. Det sistnämnda gick här i landet under namn av "Köpenhammsmunstycket". Avsikten med dessa spridarmunstycken var till en början endast att skydda strålföraren mot strålningsshettan samtidigt som ett visst släckningsarbete utfördes. För eftersläckningsarbeten, där det gällde att bekämpa pyrande bränder och glöd, kom spridarmunstycken till god användning.

Någon tanke på att genom vattnets söndersplittring öka dess yta och möjliggöra en snabbare förångning av vattnet synes ej ha förefunnits. Det är just utnyttjandet av vattnets ångbildningsvärme och den bildade vattenångan, som utgör det framsteg i eldsläckningstekniken, vilket så avsevärt skiljer den från gångna tiders enda släckningsmetod, den med slutna vattenstråle med det låga munstycksstycket.

Det torde vara välbekant för alla brandmän att en liter vatten kräver för övergång till ånga tillförsel av 536 värmeenheter, vartill kommer värmebehovet för upphettning från exempelvis 10°C till 100°C, eller 90 VE per



Bild 4. Det stora Mohlin-munstycket med bopfällbar, skärmlänkande, finspridd stråle jämte samtidig centralstråle.

liter vatten. Den värmemängd, som åtgår för överförande av vatten av normal temperatur kommer alltså att ligga kring 626 VE per liter. Denna värmemängd tages från branden och sänker följaktligen dess temperatur på ett helt annat sätt än om vattnets kylande förmåga utan förångning utnyttjats.

Emellertid är den ökade värmebindningen genom förångningen trots allt endast en mindre del av framsteget. För inomhussläckning är det själva vattenångan, som utnyttjas för släckningen i det att ångan undantränger luften och på så sätt berövar branden den syretillförsel, som den kräver om den skall få fortleva. En liter vatten utvecklar ej mindre än c:a 1700 liter ånga, varför ett snabbt utdrivande av luften sker ej endast i det rum i vilket den splittrade vattenstrålen införes utan även i angränsande rum.

Vi äro nu inne på vad som i dagligt tal kallas för vattendimsläckning. De munstyckstyper, som användes för att åstadkomma en splittrad vattenstråle voro ej längre lämpade för den nya släckningsmetoden, varför en mängd olika konstruktioner prövats med högst varierande resultat. I början av 1930-talet användes här i Sverige de tyska Stein- och Lechermunstyckena. Mohlinstycket byggde på sam-

ma princip som Steins munstycke, men tillät kombinationen med en samlad centralstråle. Det munstyckstryck, som användes, var helst 5—8 kg/cm². Man kan knappast rubricera dessa munstycken som "dimmunstycken", då droppstorleken var rätt stor. Bland senare konstruktioner bör särskilt det engelsk-amerikanska "dimmunstycket" kallat Fog-nozzle nämnas, då det nog var detta som bröt isen beträffande dimsläckningen såsom sådan. Detta munstycke hade kranar med små munstycksöppningar och i var och ett av dessa utmynnade parvis korsande vattenstrålar. Dessa splittrade sålunda varandra. Det gamla Lechlermunstycket arbetade efter samma princip men var av helt andra dimensioner än Fog-nozzle-munstycket.

En mångfald varianter av de grundtyper, som Stein- och Lechlermunstyckena representera, ha växt fram såväl i Europa som Amerika. Senare typer av dimstrålrör bygger på att en roterande rörelse och virvelbildningar åstadkommas genom störningsanordningar i eller strax före munstycksöppningen. När vattnet lämnar denna kastas det ej rätt fram som i en sluten stråle utan sprides i en konformig stråle samtidigt som vattendropparna vid kontakten med luften ytterligare slås sönder. För alla typer av "dimstrålrör" gäller det att göra konstruktionen så att vattendropparna får en storlek som ger det bästa eldsläckningsresultatet. Avsikten med en sönderdelning av vattenstrålen är att öka dess kontaktyta så att en förångning av vattnet sker på snabbaste sätt. Rent teoretiskt skulle det sålunda vara en fördel om vattnet kunde förstoftas till dimkarakter, men för det första är detta knappast praktiskt möjligt och för det andra skulle "dimkonen" ej kunna givas önskad kastlängd. De "dimkonen" som erhållas med gängse typer av "dimstrålrör" ge alltså ingen verklig dimma utan ett regn av vattendroppar i storlek om 0,5 mm diameter. Det är sålunda inkorrekt att kalla dessa munstycken dimmunstycken.

Som tidigare nämnts användes i spridaremunstyckena ett tryck av 5—8 kg/cm². Samma tryck är fortfarande de vanligaste, men ett fördelaktigare resultat skulle utan tvivel ernås om munstyckstrycket höjdes till 12—14 kg/cm². I och med detta ledes tanken lätt över till högtryckssläckningen. Det vore emellertid fel att börja diskutera denna utan att först ha ägnat smalslangen i brandkärstjänst intresse.

Det finns ingen anledning att gå in på tryckslangens historia utan man kan inskränka sig till att konstatera att i och med att de maskindrivna brandsprutorna kommo till användning voro de vanliga brandslangsdimensionerna 2½" till 3" ja, ända upptill 4". 63 mm slang- en blev betraktad som standard i och med att 63 mm normalkopplingen blev lagstadgad.

Detta förhållande försakade att brandkärerna så gott som undantagslöst endast arbetade med 63 mm tryckslang oavsett vilka arbetsuppgifter som förelågo. När sedan slangledningen avslutades med ett "universalmunstycke" om 19 mm, är bilden klar.

Slutet av 1920-talet visade ett spirande intresse för klenare slangdimensioner och mindre munstycksdiametrar, huvudsakligen för användning vid inomhussläckning. Den livligaste förkämpan för den s. k. smalslangen med 25—38 mm diameter blev brandkaptenen vid Stockholms brandkår, sedermera rektorn för Statens Brandkola, Torsten Mohlin.

Smalslangen visade snart nog sin överlägsenhet över 63 mm slangen (grovslangen) vid inomhusbränder och särskilt vid vindsvådor. Genom sin smidighet och lätthet att manövrera kunde den verkliga brandhärden nås på ett sätt, som sällan eller aldrig varit möjlig med grovslangen. Det strålrörsmunstycke, som anslöts till smalslangen, var oftast ett kikavstängningsmunstycke med möjlighet att variera strålen från sluten 6 å 8 mm stråle till duschstråle. Några egentliga spridarmunstycken ("dimmunstycken") avpassade för smalslang fanns ej förrän brandkapten Mohlin stimulerade en svensk tillverkare (Henrikssons) att konstruera ett 1" munstycke efter den Steinska principen. En logisk följd för att släckningseffektivitet skulle ernås med dessa klena strålar var, att man väsentligt höjde munstyckstrycket utöver det dittills vanliga.

För att vid en inomhusbrand tillgodogöra sig temperatursänkningen genom vattnets förångning tillgreps tidigare metoden att rikta den slutna strålen upp mot taket i rummet, varigenom en söndersplittring av strålen skedde med den önskade effekten att öka vattnets kontaktyta mot luft och brandgaser.

Det samlade resultatet genom smalslangens utnyttjande blev snabbare släckning och inga eller ringa vattenskadior.



Bild 5. Det lilla Moblin-munstycket för finspridd vattenstråle anslutet till smalslang.

Idag användes smalslangen i allt större och större utsträckning i kombination med de olika typer av spridarmunstycken, som här tidigare berörts.

Smalslangen tål ett väsentligt högre arbetstryck än grovslangen, vilket inbjuder till att använda relativt höga munstyckstryck. Med våra nu förefintliga typer av motorsprutor kan man dock sällan räkna med högre munstyckstryck än 12 kg/cm^2 , svarande mot $14\text{--}15 \text{ kg/cm}^2$ spruttryck vid användande av måttliga slanglängder mellan spruta och strålrör. Skall högre munstyckstryck kunna ernås, fordras speciella don. Och därmed äro vi inne på släckningen med s. k. högtrycksdimma.

Märkligt nog har USA lancerat den släckningsmetod, som utgör den rena motsatsen till den mycket utnyttjade dränkingsmetoden, högtryckssläckningen. För denna kräves speciella pumpar, slangar och munstycken. Pumptrycken gå nämligen upp till 40 à 60 kg/cm^2 , ibland ändå högre, men vattenmängden i strålrören är ej större än c:a 200 l/min . Av det höga trycket åtgår en avsevärd del till att övervinna tryckförlusterna i tryckslangen, som ofta utgöres av $\frac{3}{4}$ "— 1 " gummislang med vävning och stor godstjocklek, upplindad på slangrullar med centrumintag. Det tryck som återstår framme vid dimstrålröret är sålunda endast



Bild 6. En jämförelse mellan olika högtrycks-vattendimstrålar. Den bortre är en s. k. penselstråle (alltså en sluten stråle) och den andra en till 30° spridd stråle. Observera kastlängden för de båda strålarna.

en del av pumptrycket, men munstyckstrycket är dock så stort att strålar med helt andra egenskaper än lågtrycksstrålarnas erhållas. De eventuella fördelarna med högtryckspumparna äro dyrköpta i det att hela utrustningen, pump, tryckslang med kopplingar, slangrullar och strålrör, helt avviker från hittills varande standard. Detta är ett av argumenten, som belackarna av systemet med högtrycksdimma använder sig av. Det synes ännu ej förefinnas klara bevis för högtrycksdimmans företräden framför låg- eller medeltrycksdimma, även om förespråkarna för högtrycksdimman uttrycker sig i mycket entusiastiska ordalag. De teoretiska undersökningarna angående vattendimma och dess droppstorlekar som verkstälts i Tyskland och England ha ej åtföljts av praktiska jämförelseprov, men undersökningarna synes ge vid handen att lågtrycksdimman väl står sig i konkurrensen med högtrycksdimman.

Vid utnyttjande av en högtryckspump i kombination med ett universalmunstycke måste noggrant skiljas på den koniska vattendim-"strålen" och den slutna strålen. Den förstnämnda har mycket ringa kastlängd och skiljer sig i detta avseende endast oväsentligt från dimstrålar med munstyckstryck mellan $7\text{--}12 \text{ kg/cm}^2$. Den slutna högtrycksstrålen har däremot en högst avsevärd kastlängd, men förblir ej slutet i hela sin längd utan antager i sin spets ett penselliknande utseende. En splittring och förstoftning av vattenstrålen sker vid friktionen mot luften på grund av strålens höga hastighet. Det är denna egenskap, som gör högtrycksstrålen speciellt användbar och därför mera uppskattad än lågtrycksstrålen och lågtrycksdimman.

Som nämnts kräves för att kunna åstadkomma högtrycksstrålar speciell maskinell utrustning. De pumpar som komma till användning äro kolvpumpar av triplex-typ d. v. s. med tre pumpcylindrar. De mest kända pumparna av denna typ tillverkas i USA av John Bean och Myers & Co. Det tryck de ge, varierer vanligen mellan 600 och 800 psi, d. v. s. 42—60 kg/cm².

En annan typ av högtryckspumpar är den frontdrivna centrifugalpumpen, som via kuggväxel är kopplad till bilmotorn. Dessa pumpar ha som regel varit en-hjuliga, varför varvtalet drivits upp så högt som till omkring 10.000 per minut. Även denna pumptyp har amerikanskt ursprung. Den kanske intressantaste typen av högtryckspumpar är en centrifugalpump, konstruerad på så sätt att samtidigt en större vattenmängd vid lågt tryck (omkring 8 kg/cm²) och en mindre vattenmängd vid högt tryck (ca 40 kg/cm²) kunna uttagas. Sådana pumpar började tillverkas i Tyskland och utfördes såväl för front- som "midship"-montage. En svensk pumpkonstruktion av liknande slag (Ruberg) har även utnyttjats med framgång här i landet.

För högtryckssläckningen har givetvis helt speciella strålrörsmunstycken av pistoltyp konstruerats, som i regel tillåta kombinationen sluten stråle, spridd stråle och hel avstängning.

Gör man en snabb tillbakablick över vad som skett inom eldsläckningstekniken och i viss mån inom eldsläckningstaktiken, finner man, att framstegen skett mycket långsamt. Ibland har man till och med kunnat konstatera tydlig tillbakagång under sekler.

Det är först i och med maskinåldern, som en väsentlig förändring och förbättring kan konstateras, men detta gäller självklart i första hand det maskintekniska. Sättet att använda vattnet som släckningsmedel har däremot varit i stort sett oförändrat ända fram till senaste tider, då den spridda lågtrycks- eller högtrycksvattenstrålen mera allmänt tagits i bruk.

Av intresse vore givetvis att jämförelsevis se litet närmare på utvecklingen av de specialsläckningsmedel, som utgöras av skum, pulver, kolsyra och halogenvätskor. Rent historiskt sett äro dessa alla av relativt sent datum och deras tekniska utveckling har skett snabbt, men "det är en annan historia".

Konsulentmötet 1958

Örebro-Kvarnortop tog den 28—30 oktober 1958 emot landets brandkonsulenter och en hel del konsulentbiträden, varför förbundsdirektören Arne Hegen kunde hälsa 50-talet deltagare. Däribland återfanns även, bl. a., direktören Chr. Möller i Svenska Brandskyddsföreningen samt representanter för riksbandsinspektören och rektor för statens brandskola, vilka själva, av skilda anledningar, beklagligtvis inte personligen deltog.

Sedan förbundsdirektören hälsat välkommen, började det hela med att brandkapten Karl-Ejnar Nilsson behandlade ämnet "Industribrandförsvaret och konsulentarbetet", varvid han drog upp en hel del viktiga problem och uppgifter i detta arbete. Därefter var det dags för vice brandchef K.-E. Lindberg att visa och kommentera det av honom sammanställda nya bildbandet om "Strålförarregler", som nu visades för första gången.

Man var så framme vid den fria diskussion, som alltid är en vital del av konsulentmötena. Livligt och ingående diskuterades nu som alltid aktuella arbetsproblem. Och med mängder av tips, som därvid lämnades och togs, slutade första dagens arbete.

Arla nästa morgon transporterades alla med buss till Kvarnortop, där förmiddagen ägnades åt studium av Svenska Skifferoljeaktiebolagets stora anläggningar, under ledning av ett stort antal ciceroner med försäljningsdirektören R. Lindskog i spetsen. Efter inledande anföranden — med en vacker och instruktiv stillfilm — samt studium av skilda faser av tillverkningen, följde ett intressant "brandspel", då skilda slag av gasolbränder och deras bekämpande visades vid en praktisk demonstration. Det var ett synnerligen instruktivt upplagt och genomfört "spel", som vann stor uppskattning.

Efter lunch samlades alla i en av Skifferoljebolagets utställningslokaler i Örebro. Här höll försäljningsdirektör R. Lindskog, ingenjör O. Lindell och ingenjör B. C. Larsson föredrag om gasoldistribution och om förvaring och installation av gasol samt lämnade redogörelse för inträffade olyckor. De intressanta anförandena gav anledning till en ingående och givande diskussion, som fortsatte även under middagen, med vilken Svenska Skifferoljeaktiebolaget avslutade dagens strålande värdskap.



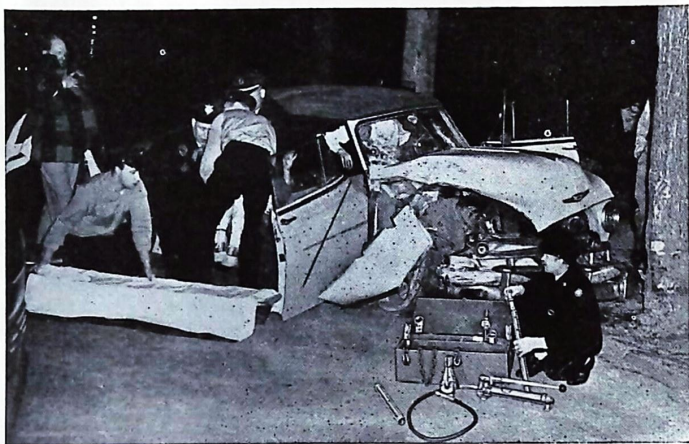
Uniformseffekter
Föreningsmärken
Medaljer
Plaketter

C. C. SPORRONG & Co.

KUNGSGATAN 17

TELEFON 22 56 60

BOX 70 60 STOCKHOLM 7



BLACKHAWK
Porto-Power

FÖR SNABB OCH SÄKER HJÄLP

Mångsidig, snabbarbetande

Tack vare ett rikt urval av tillbehör, lätta att skifta, kan en enda Porto-Power utföra de mest skiftande arbeten . . . pressning, lyftning, spridning, dragning, tryckning . . . och gör det på ett minimum av utrymme!

Porto-Power finns i flera olika typer med varierande tillbehörssatser. *Rekvirera vår broschyr med närmare beskrivningar!*

Vid katastrofutryckningar och all slags räddningstjänst fordras en utrustning som snabbt och pålitligt möjliggör en effektiv insats . . . också i de trängsta utrymmen. Där kommer Porto-Power hydrauliska verktyg till sin rätt. De små och lätthanterliga verktygen — vikt från $\frac{1}{2}$ till cirka 50 kg — har en kapacitet mellan 4 och 50 ton, vilket för vissa typer betyder en lyftförmåga, som är 10.000 gånger större än dess egen vikt!

Aktiebolaget AGEBE

Stockholm
tel. 23 66 20
riktnr 010



Malmö
tel. 93 40 40
riktnr 040

Brandförsvarsmål i Regeringsrätten 1956

7. (Dnr 94/1956 Inr.-dep.)

Ang. klander av brandstyrelsens beslut.

Enligt 26 § tjänsterelementet för ordinarie och extra tjänstemän hos Umeå stad — antaget av stadsfullmäktige den 15/4 1955 — skall tjänstledighet beviljas av vederbörande myndighet; dock skall lönenämnden besluta om tjänstledighet för enskilda angelägenheter, som beräknas omfatta längre tid än 6 mån. Med vederbörande myndighet förstås enligt 1 § reglementet den nämnd, på vars lönestat tjänsten redovisas, eller, om sådan nämnd ej finnes, drätselkammaren. Ytterligare stadgas i sistnämnda §, att med tjänsteman avses i reglementet innehavare av ordinarie eller extra tjänst, uppförd i kommunens tjänsteförteckning. I nämnda förteckning, fogad som bilaga till reglementet, finnas bl. a. upptagna tjänster som brandman, för vilka brandstyrelsen angives som myndighet. — Vid sammanträde den 23/6 1955 beslöt brandstyrelsen i Umeå att bifalla en av brandmännen B. Gustafsson gjord framställning om tjänstledighet den 25/6, 27/6 och 28/6 1955. Häröver anförde brandchefen i Umeå G. L. Björn besvär hos länsstyrelsen i Västerbottens län under yrkande att, enär brandstyrelsen över skridit sin befogenhet samt kränkt hans enskilda rätt och åsidosatt hans befälsrätt jämlikt gällande brandlagstiftning, beslutat måtte upphävas. Till stöd för besvären androg klaganden i huvudsak följande. Jämlikt 8 § 2 mom. brandstadgan vore brandchefen skyldig att föra befäl över brandstyrkan och enligt 4 § 3 p. samma stadga vore han skyldig tillse, att minimistyrka finnes för 1:a utryckning. Jämlikt 3 § brandstadgan ägde den förvaltande myndigheten ej taga befattning med fråga, som fölle under brandchefens befälsmyndighet, vilket bl. a. innebure, att personalen ej kunde undandraga sig reglementsenligt tjänst enligt order genom att hos brandstyrelsen begära ändring i tjänsteförhållandena. *Länsstyrelsen,*

Konsulentmötets sista dag ägnades till en början åt direkteldade varmluftsaggregat, varvid ingenjör H. Enberg på ett medryckande sätt behandlade gällande bestämmelser för dylika aggregat, varefter följde en instruktiv praktisk demonstration av varmluftsaggregat.

Siste föredragshållare var byråchef G. K. Ekberg, som ingående orienterade om vägtrafikstadgans nya bestämmelser. (Föredraget finnes infört här.) Den efter föredraget följande diskussionen var mycket livlig. Med skärpa underströks inte minst de stora svårigheter brandförsvaret kommer att ställas inför därest inom den närmaste tiden krav kommer att resas på att alla forare av utryckningsfordon skall inneha trafikkort.

Det givande konsulentmötet avslutades så med ytterligare en stunds diskussion rörande skiftande interna konsulentproblem. *Ek.*

utslag den 14/12 1955, lämnade, enär klandrade beslutet icke vore olagligt i något av de hänseenden, varom förmädes i 76 § kommunallagen, besvären utan bifall. *Regeringsrätten:* ej ändring.

8. (Dnr 110/1956 Inr.-dep.)

Ang. föreläggande att vidtaga brandskyddsåtgärd.

Enligt protokoll över brandsyn, som den 8/7 1954 förrättats inom den Töreboda köping då tillhöriga fastigheten Nolåsskolan 1^a i köpingen, beslöts vid synen, att båda kakekuglarna i fastigheten skulle hava omsatts senast den 1/10 1954, samt att kakekuglarna ej finge användas förrän reparationen vore utförd. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län,* där *brandsynenämnden* i köpingen — med förmälan att G. Johansson och K. Gustafsson vore ägare av ifrågakvarande fastighet — anmälde att de vid brandsynen förelagda åtgärderna icke fullgjorts, resolution den 18/1 1956, aktade skäligt, med stöd av 12 § brandstadgan ävensom 11 och 16 §§ brandlagen, förelägga klagandena vid vite av 100 kr. att före den 1/9 1956 hava vidtagit av brandsynenämnden beslutade åtgärder; dock att länsstyrelsen medgäve begagnande av kakekuglarna dessförinnan under förutsättning, att kakekuglarna provisoriskt iständsattes på sådant sätt, som kunde av Töreboda köpings skorstensfejare godkännas. I de underdåniga besvären föreläste klagandena, att den nuvarande hyresgästen i den lägenhet, där ifrågakvarande kakekuglar finnes, uppsagts att avflytta den 1/5 1956 och att klagandena efter avflyttningen ämnade omändra fastigheten samt riva och taga bort kakekuglarna. *Regeringsrätten* fan ej skäl göra ändring i länsstyrelsens resolution, men erinrade i anledning av vad klagandena hos Kungl. Maj: anför, att föreläggandet att omsätta kakekuglarna förfölle, om de borttoges eller möjlighet att begagna dem förhindrades på betryggande sätt.

9. (Dnr 111/1956 Inr.-dep.)

Ang. föreläggande att vidtaga brandskyddsåtgärd.

Enligt protokoll över den 9/5 1951 förrättad brandsyn inom de *Svenska Folkebygdens Bostadsrättsförening nr 2* tillhöriga fastigheterna Bäckvägen 4 och 6 i Fagersta beslöt *brandsynförrättaren* förelägga föreningen att senast den 1/9 1951 hava låtit utföra inrören från samtliga kök i fastigheterna i förtätningsenligt skick. *Länsstyrelsen i Västmanlands län,* där brandchefen i staden i skrivelse den 22/11 1951 anmälde, att föreningen icke fullgjort föreläggandet, resolution den 30/6 1955, prövade skäligt ålägga föreningen att senast den 1/11 1955 hava vidtagit sådana åtgärder att inrören kommit att utföras på ett mot eldbara betryggande sätt. *Regeringsrätten* fan erforderligt att, innan målet företoges till avgörande, ytterligare utredning förebringades angående omfattningen av och kostnaden för de med föreläggandet åsyftade åtgärderna; och enär den vidare handläggning av målet, som på grund härav borde komma till stånd, lämpligen borde äga rum hos länsstyrelsen, prövade *regerringrättens* skäligt att, med undanröjande av länsstyrelsens resolution, visa målet åter till länsstyrelsen för ny behandling.

Sig G. Holmberg.

Brandförsvaret i årets statsverksproposition

För budgetåret 1959/60 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till brandförsvaret anvisa sammanlagt 1.520.800 kronor enligt följande disposition (siffrorna inom parentes avser budgetåret 1958/59):

1. Statens brandsinspektion		
Avlöningar	189.300	(194.100)
2. D:o Omkostnader	75.500	(73.500)
3. Statens brandskola		
Avlöningar	189.000	(193.400)
4. D:o Omkostnader	91.900	(83.200)
5. Bidrag till förebyggande och släckning av brand	775.000	(665.000)
6. Bidrag till kommuner för anläggande av branddammar	200.000	(300.000)
7. Bidrag till kommuner för uppförande av brandstationer	100	(100)

- "Vissa pensionskostnader för sakkunniga" har, med hänsyn till belastningen, sänkts från 10.000 till 5.000 kronor.
- Anslaget till tryckningskostnader har ökat med 2.000 kronor.
- En automatisk minskning av brandskolans undervisning med hänsyn till kursprogrammet föranleder en anslagsminskning med 6.700 kronor. Samtidigt sker en ökning med 1.800 och 500 kronor för viss lönereglery samt för kompensation för folkpensionsavgifter.
- a) Anslaget till övriga expenser till brandskolan har ökat med 7.000 kronor, framförallt betingad av den under senare år skedda prisutvecklingen.
b) "Diverse utgifter" har höjts med 1.700 kronor för komplettering av materiel för skolans åskådnings- och laborationsundervisning.
- Anslaget till Bidrag till förebyggande och släckning av brand inrymmer delposterna a) Skogsbrandbevakning — föreslås utgå med oförändrat 265.000 kronor, b) Nybyggnad och underhåll av brandtorn — föreslås minskat från 100.000 till 75.000 kronor samt c) Ersättning för verksamhet vid brandsläckning — föreslås ökat med 135.000 till 435.000 kronor.

- Anslaget till Bidrag till kommuner för anläggande av branddammar, som tidigare under en följd av år upptagits med 400.000 kronor, sänktes budgetåret 1956/57 till 350.000 kronor, budgetåret 1958/59 till 300.000 kronor. samt föreslås för budgetåret 1959/60 utgå med 200.000 kronor. Civilförsvarsstyrelsen har i sin anslagsframställning anmält, att den 30 juni 1958 ansökningar om statsbidrag till 704 branddammar med en beräknad anläggningskostnad av sammanlagt mer än fyra miljoner kronor måst bordläggas på grund av brist på medel.
- Till "Bidrag till uppförande av brandstationer" upptages liksom för innevarande budgetår ett formellt belopp av 100 kronor. I detta fall har tidigare hänvisats till att man borde avvakta ställningstagandet till brandlagsrevisionens blivande förslag, innan ytterligare medel anvisas för ändamålet.

Stig G. Holmberg

Ny instruktionsfilm

AGA har i dagarna låtit färdigställa en film, "Genom rök och vatten", om sin tryckluftsapparat och dess användning.

Det är en instruktiv och vacker film och en film med handling, som säkerligen kommer att mottagas med stort intresse av landets brandkårar, i vilkas utrustning tryckluftsapparaten blivit mer och mer vanlig. Och AKA-film har all heder av fotograferingen. Det gäller inte bara den realistiska bilfärden över kajkanten utan också tagningarna såväl under vatten som i rökfyllda lokaler.

Den både instruktiva och fängslande filmen rekommenderas!

Data: "Genom rök och vatten". N:r 2893.
16 mm ljudfilm, färg.
Visningstid 23 min.
Hyrespris 30: — kr.
Rekvireras hos AKA-film, Riddargatan 23, Stockholm Ö.

Ek.

NYTT FRÅN BYGGNADSTYRELSEN m. fl.



Ventilationsbestämmelser för kontorshus.

I anledning av vissa frågor som rör brandskydds- tekniska bestämmelser för ventilation av kontorshus m. m. meddelar byggnadsstyrelsen efter samråd med statens brandinspektion följande till AB Ingenjör- byrå V V V.

Förbud mot uppställning av skärmar av trä eller annat lättantändligt material framför värme- och ventilationsapparater torde knappast kunna utfärdas. I princip får det anses mindre lämpligt att i omedel- bar närhet av sådana värmekällor öka brandbelas- tningen, varför skärmar av obrännbart eller svår- brännbart material är att föredra.

Då vid uppvärmningssystem anordnas fördelnings- trummor i en underliggande korridor sker genom- gång av brandcellbegränsning (bjälklag). Undertaket bör därför vara utfört med minst samma brandtek- niska kvalitet som enligt byggnadsstyrelsens anvis- ningar till byggnadsstadgan IV:4, 2 anm. 2 kräves för ventilationskanal.

Fördelningstrumma på bjälklag bör kunna isoleras med mineralull under förutsättning att trumman är stadigt upplagd och isoleringen icke kan skadas, t. ex. genom gångtrafik eller vid rensning av kanalen. Mineralullen bör vara trädnätsarmerad samt läggas i två lag. Isoleringen, vilken sammanpressad bör ha minst 5 cm tjocklek bör najas (surras) ordentligt runt trummorna. Fördelningstrumma inom samma lägenhet (brandcell) bör kunna utföras utan isole- ring.

Utsugning från kontorshus över sekundära, mörka utrymmen, t. ex. klosetttrum via korridorer bör kunna accepteras. Det förutsättes dock att varje kontors- lägenhet (brandcell) har separat utsugning.

Allmänt giltiga normer för hur stor en kontors-

lägenhet får vara finnes icke. Ventilationstekniskt bör varje lägenhet normalt betraktas som brandcell.

Uppvärmning av garage genom evakueringsluft har i några fall använts efter dispens. Förfarandet kan dock ännu knappast anses allmänt vedertaget. Det kan ur brandskyddssynpunkt vara mindre lämpligt att sammankoppla flera butiker, vilka vanligen har stor brandbelastning, med garage.

I de fall ett för ventilationskanaler gemensamt, brandsäkert schakt användes synes lämpligt att kana- ler, avsedda för friskluftinblåsning, genom brand- säker vägg avskiljes från kanaler, avsedda för utsgu- ning.

Någon begränsning av våningsantalet, som får betjänas av gemensam, vertikal trumma, finnes ej ur brandskyddssynpunkt. (30.9.1958)

Marlux lystak ur brandskyddssynpunkt.

I skrivelse till AB Marlux meddelar byggnadssty- relsen efter samråd med statens brandinspektion följande beträffande användningen av ett innetak av transparent, korrugerad vinylplast, benämnt Marlux lystak.

Företagen provning har visat att ingen öppen eld erhölls i taket. Plasten deformeredes av värmen och lossnade från sin infästning och föll ned, varefter den över eldkällan nedfallna plasten förtärdes utan att sprida elden till den plast, som fallit bredvid eld- källan.

Enligt styrelsens uppfattning bör det ur brand- skyddssynpunkt vara förenat med tämligen små ris- ker att använda ifrågakvarande innetak på i övrigt brandsäkra konstruktioner.

Med hänsyn till att plasten deformeras av värme och faller ned synes taket icke lämpligt för använd- ning i utrymningsvägar och lokaler, där ett större antal personer kommer att vistas. (2.5.1956)

Ventil GGV i nybyggnader i kv Hyresgästen, Halmstad.

Efter samråd med statens brandinspektion och Sveriges skorstensfejaremästares riksförbund medde- lar byggnadsstyrelsen till Göteborgs Gips- och ven- tilationsfirma rörande en av firmen tillverkad ventil, benämnd GGV, för inrör och andra utsugnings- kanaler, följande.

En ventil av angiven typ har inlämnats till styrel- sen för generellt godkännande av denna typ som ventil till inrör från kök. Styrelsen har icke något att erinra mot att ifrågakvarande ventil i avvaktan på nämnda generella godkännande användes i inrör och andra utsugningskanaler inom rubr. byggnader.

(25.11.1958)

B. Sjöstrand.

Ny svensk PULVERDIMSLÄCKARE
“PULVER-KUSTOS” typ 12
(frostfri)

för brand i **ELDFARLIGA OLJOR** och
ELEKTRISKA HÖGSPÄNNINGSANLÄGGNINGAR

SNABB i funktion

FANTASTISK släckningsverkan
Extra finkornigt specialpulver

LÄTT att hantera och omladda
Kolsyretub med rattventil



Brandredskapsfirman

ODENIUS

AKTIEBOLAG

Box 350

GÖTEBORG 1

Tel. växel 17 31 20

FRONTPUMPAR



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

Med avgasevakue-
ring, oljekylning och
synkroniserad kopp-
ling till motorn.

Kort leveranstid.

WILH. RUBERGS
Fabriks-Aktiebolag

LÅNGBRO

Tel. Kristianstad

101 74 och 101 78

Vägtrafikförordningen

1 nr 11/1958 hade vi infört några frågor rörande de nya bestämmelserna i Vägtrafikförordningen, vilka frågor besvarats av byråchefen Gustav Ekberg. Fråga 3 löd: "Är ambulans under sjuktransport "vanlig bil" och under olycksfallstransport utryckningsfordon?" Härpå svarades att fordonet alltid är utryckningsfordon. Brandchefen Eric Ström skriver i ett inlägg i frågan.

"Svaret är naturligtvis fullt riktigt, men frågan kan ge anledning till missuppfattning.

Ett utryckningsfordon är att anse som sådant fordon oberoende av när och hur det användes och även när det icke användes alls utan står uppställt i garage. Men detta är icke detsamma som att utryckningsfordonet alltid får framföras med rött ljus framtill och under avgivande av den särskilda signalen.

"Vanliga trafikanter" ha nämligen inga särskilda skyldigheter att iakttaga gent emot ett utryckningsfordon bara därför att det i och för sig är ett sådant fordon. De andra trafikanternas skyldighet att lämna vägbanan fri och vid behov stanna inträder först när utryckningsfordonet framföres med det särskilda ljuset och signalen (§ 41, 2 mom., andra avd.: "då så påkallas"). Men föraren av utryckningsfordonet kan påkalla den fria vägbanan endast i "trängande fall" (§ 41, 2 mom.). I regel kan man icke räkna hemkörning eller vanlig sjuktransport för "trängande fall", även om undantag kan tänkas förekomma i enstaka fall.

Detta bekräftas också på annan plats i förordningen, där det bestäms att "vanliga fordon" framtill skola ha lyktor med vitt eller gult sken, men där det i § 50, 3 mom. andra avdelningen görs undantag för "utryckningsfordon under utryckning". På samma sätt har det blivit bestämt att fordonen i allmänhet skall ha dov och jämn ton, men med undantag för "utryckningsfordon under utryckning".

Den sista formuleringen är egentligen ännu mera begränsande än formuleringen i "trängande fall". Det är i detta sammanhanget att märka, att även vissa andra särbestämmelser för utryckningsfordon endast gäller i trängande fall, exempelvis rätten att framföra dem på eljest förbjudna vägar (§ 40, 1 mom. andra avdelningen: undantag i "trängande fall").

Å andra sidan finns det vissa särskilda bestämmelser för en del fordon utan att de alls äro att hänföra till "utryckningsfordon" enligt

Branddörrar

I cirkulärskrivelse från Statens Provvningsanstalt den 20 januari 1959 lämnas nedanstående värdefulla uppgifter beträffande brandhårdiga dörrar, s. k. branddörrar.

I Kungl. Byggnadsstyrelsens Meddelande 1957:3 "Anvisningar angående utrymningsvägar m. m. i höga bostadshus" anges bl. a. följande:

"... Med brandsäker trappa avses i detta sammanhang trappa belägen inom ett från byggnaden i övrigt brandsäkert avskilt trapphus, som ej står i direkt förbindelse med lägenhet och som har självstängande, icke låsbara dörrar i åtminstone brandhårdigt utförande..."

Statens Provvningsanstalt får i anslutning härtill meddela följande angående brandtekniskt klassificerade dörrar:

1. Bestämmelser beträffande brandtekniskt klassificerade dörrar finnas angivna i Statens Provvningsanstalts Meddelande 66, uppl. 1955.
2. Tillverkare av brandtekniskt klassificerade dörrar finnas angivna i Statens Provvningsanstalts Cirkulär 25.
3. Brandtekniskt klassificerade dörrar äro åsatta ett märke, angivande tillverkare och brandteknisk klass.
4. Brandtekniskt klassificerade dörrar skola alltid vara försedda med insticksslås med fallkolv, som ej kan uppreglas och som skjuter ut minst 14 mm. I de fall, då det föreskrives, att dörren icke skall vara låsbar (som exempelvis i Kungl. Byggnadsstyrelsens ovan nämnda anvisningar) får den icke förses med nyckelbål. Låset skall vara av stål eller av legering med smältpunkt högre än 850°C och det skall uppfylla fordringarna enligt SIS 60 00 15.
5. Brandtekniskt klassificerade dörrar skola på förskriven plats vara försedda med förstärkningsplåt för dörrstängare.
6. Brandtekniskt klassificerade dörrar må förses med fönster, under förutsättning, att det icke göres större än 130×500 mm, bredd resp. höjd, och att det förses med dubbla rutor av minst 6 mm tjockt korsarmat trädglas, som lägges i fals och fästes med ställst.

definitionen. En veterinär eller en barnmorska får sålunda framföra sina fordon i vissa fall utan att taga hänsyn till annars gällande förbud för signalering i tätbebyggda samhällen, men de skall använda en vanlig dov och jämn signal, eftersom de icke ha något utryckningsfordon (§ 50, 2 och 3 mom.).



Kan Du klara följande frågor?

1. En skrothandlare önskar med hjälp av skäragsregat skära av gamla bensinfat. Kan detta tillåtas och i så fall under vilka förutsättningar?
2. Stumdom inträffar genom fel på oljeeldningsaggregat att olja sprutas in i värme pannan utan att antändas och mer eller mindre fyller densamma. Här föreligger givetvis en hel del risker, men som vanligt "måste något göras". Oljeeldningsinstallatören ringer sedan brandchefen och frågar om han får lov att "bränna ur" pannan. Kan brandchefen utan vidare tillåta detta? Svar i nästa nummer.

Svar på frågorna i nr 1/59.

1. Utgör en acetylenlagbehållare, som är helt tömd på acetylen, någon fara för släckningspersonalen om den på en brandplats blir utsatt för hetta?
Svar: En "tömd" acetylenbehållare innehåller acetongen i en större tub c:a 15 liter) och är därför vid upphettning ej helt ofarlig.
2. Vid eftersläckning utbytes en 76 mm slangledning mot en 38 mm ledning. I båda fallen användes ett 10 mm munstycke med ett munstyckstryck av 4 kg/cm². Kan man på detta sätt spara på vattnet och i så fall hur många l/min?
Svar: Nej. Det är munstycksdimensionen och munstyckstrycket som bestämmer vattenmängden. Om vattnet transporteras i grov eller klen ledning har ingen betydelse.

Notiser

Årets besiktning av samtliga brandbilar

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har den 8 januari i år tillstått samtliga besiktningsmän nedanstående skrivelse.

Enligt 24 § 1 mom. vägtrafikförordningen (senaste lydelse SFS 222/1958) skall registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka, eller som används uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning. I övergångsbestämmelserna föreskrives vidare, att skyldighet att inställa motorfordon eller släpvcagn till kontrollbesiktning icke skall på grund av ovan refererade stadgande inträda före den 1 januari 1959.

I anslutning till behandlingen av departementschefens förslag om införande av årlig kontrollbesiktning av ovannämnda utryckningsfordon framhöll andra lagutskottet bl. a. följande:

"Utskottet vill dock framhålla vikten av att den besiktning, varom här är fråga, kan fullgöras på sådant sätt, att den beredskap fordonen skall tjäna i minsta möjliga mån eftersättes."

Med anledning av vad som sålunda förevarit föreskriver väg och vattenbyggnadsstyrelsen följande:

Kontrollbesiktning av fordon, som här avses, skall som regel äga rum på fordonets stationeringsort. De resor, som föranledes av dessa förrättningar, skall noga planläggas så att inga onödiga kostnader för statsverket uppstår. Besiktningarna bör om möjligt kombineras med andra förrättningar, exempelvis inspektion av körskola, besök hos invalid, mottagning utom stationsorten o. s. v. Förste bilinspektör bör ut-

3. Äger man rätt att i en källarlokal förvara 2 fat fotogen (c:a 400 l.)?

Svar: Ja. Enligt förordningen om eldfarliga oljor, 21 §, erfordras ej särskilt tillstånd eller anmälan (enskilt förråd) att få förvara 2 plätfat (c:a 400 l.) i källarlokal. Dock bör fastighetsägarens tillstånd inhämtas då annars källarlokal (källarkontor) i fastigheter med många hyresgäster kan komma att innehålla onormalt stora mängder eldfarlig olja.

Robert Sommar.

Lösning till Brandkärskryss



Som framgår av ovanstående hade "konstruktören" av *Brandkärskryss* i nr 12/59 tänkt sig lösningen till det självantändande ämnet vara "tran". Flertalet av de tävlande ha i stället angivit "torv". Båda lösningarna har godkänts.

Så till prislistan:

1. Brandchef Ragnar Boström, Lindsberg (15:—)
 2. Herr Bertil Nordlund, Lindsberg
 3. Herr R. Bredenberg, Stockviksverken
 4. Herr Sven Bäckström, Valhallsgatan 5, Amål
- (Nr: 2—4 gratisprenumeration å Brandkärstidskrift för år 1959.)

Vi gratulerar vinnarna!

reda, var brandbilar och ambulanser finns stationerade. Upplysningar härom torde kunna erhållas genom länsstyrelsen. Resorna till besöksorterna skall planläggas efter samråd med fordonens ägare eller dennes ställföreträdare, så att man är beredd på besiktningmannens besök.

Vid kontrollbesiktningen skall i vanlig ordning undersökas, om fordonet är i trafiksäkert skick. Därjämte skall tillses, att föreskriven lykta (lyktor), visande kraftigt rött sken framåt, och larmanordning är av lämplig typ, riktigt monterade och fungerar tillfredsställande.

Därest fordonet ej kan godkännas utan att vissa bristfälligheter avhjälpas, bör besiktningssmannen särskilt beakta möjligheten till kontroll att så sker genom polisman eller annan, i de fall bristfälligheterna är sådana att dylikt förfaringsätt är lämpligt.

Det är angeläget att besiktning av dessa fordon förläggas till sådan tid på året då övriga förrättningar ej är så talrika.



Nya filmer om

Brandundervisning

- 2877 Släcka till sjöss
 2878 Brand i bostäder ombord
 2879 Brand i maskinrum
 2871 Vakt och väktare
 2805 Elden — vår vän och fiende
 2893 Genom rök och vatten med AGA Divator Universal

Dessutom finnes ett antal filmer om brandsläckning i

SKOG
 SÄGVERK
 VERKSTADSINDUSTRI
 FLYGPLAN
 HÖGHUS

Som komplement till undervisning finnes även följande bildband till försäljning

Material och släckningsmedel, 48 bilder, Pris kr. 65:—

Brandriser och deras undanröjande, 47 bilder, Pris kr. 65:—

Brandskydd vid svetsning och skärning, 40 bilder, Pris kr. 50:—

Begär våra filmkataloger

Aktiebolaget
Kinematografiska Anstalten
 (AKA-film)

Riddargatan 23 A
 Postfack 140 64

Tel. 67 01 75
 Stockholm 14

Frågor och svar

Fråga: Skall en TV-antenn vara jordad för att minska risken för skador genom åsknedslag? Brandchef på landet.

Svar: Vi har låtit frågan gå vidare till professor *D. M. Hillebrand*, som framhåller att ärendet har diskuterats i internationella kretsar, varvid man ställt frågan om icke TV-antennen kan betraktas som en åskledare. Han tillägger att därest antennen är jordad har den otvivelaktigt ganska stor betydelse som en del av en åskledareanläggning. Svaret på frågan blir, att antennen bör vara jordad.

R. J. Pannier †



Den 16 januari i år avled f. brandchefen i Söderhamn R. J. Pannier i en ålder av nära 78 år.

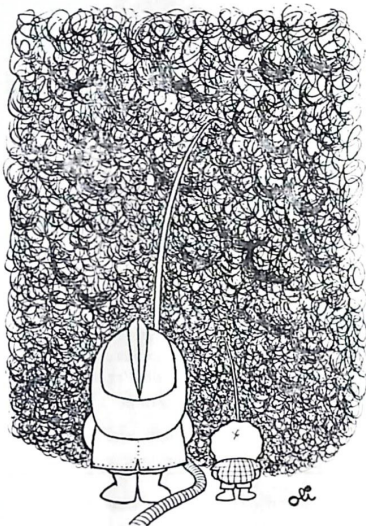
Pannier anställdes redan 1904 vid Söderhamns brandkår, där han passerade alla grader och år 1939 utnämndes till brandchef. Han pensionerades år 1943.

Redan då Gävleborgs läns brandkårsförbund bildades år 1931 knöts Pannier till förbundet som konsulent, och den sysslan skötte han ända till år 1953. Som brandkonsulent nedlade Pannier ett mycket högt skattat brandförsvarsarbete inom Gävleborgs län, inte minst när han under länsförbundets första år organiserade en mängd frivilliga brandkärer. För sitt oegennyttiga, och stora arbete tilldelades han redan år 1946 Riksförbundets högsta utmärkelsestecken, guldmedaljen.

Bemärkelsedagar

50 år.

- 12/3 Wall, Gunnar G., brandmästare, Uppsala.
16/3 Karlsson, Roberg A., brandmästare, Mjölby.
16/3 Holmberg, K. G., verkmästare, Uppsala.



Exemplets makt!

BRANDKÄRSTIDSKRIFT

Organ för Svenska Brandkärernas Riksförbund
Utkommer omkring den 15 varje månad

Prenumerationspris: 7: — kr/år. Vid samtidig beställning av minst 5 ex. = 5: — kr/år. (Likvid sändes till Brandkärstidskrift, Jakobsg. 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 inför.