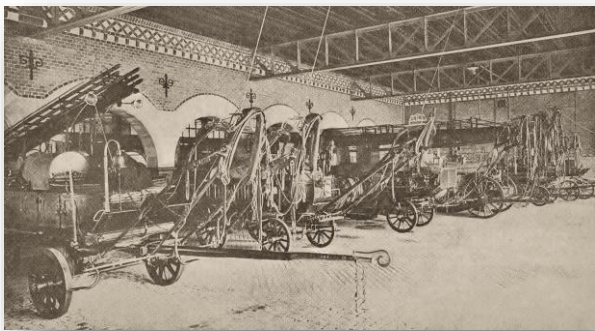




---

# Malmö Brandkår 1911

---



---

Reglemente för Malmö  
Brandkår av brandchefen  
Nils Djurklou

---

Sammanställt av Lars-Owe Göthe 2015

---



# Utdrag ur Reglemente för Malmö Brandkår

Om inget särskilt anges är foton från Malmö Brandkårs Museiförenings arkiv.

## Kap. I

### Brandväsendet i Malmö

Utdrag av Malmö Stads Brandordning af den 25 februari 1903.

Brandchefen har högsta befälet över stadens brandväsende och åtnjuter i allt vad till befattningen hör ovillkorlig lydnad av övriga vid kåren anställda.

### Brandväsendets organisation

För eldsvådors dämpande och räddningsarbetets verkställande skall finnas en särskild på militärisk fot ordnad, under eget befäl stående och för ändamålet övad

### Brandkår

bestående av:

1 brandchef

1 brandlöjtnant (v. brandchef)

1 brandsergeant

1 maskinist och föreståndare för verkstäderna

6 brandkorpraler, varav två skall vara maskinkunniga

6 vice korpraler, varav en maskinkunnig

21 brandsoldater samt

15 extra brandsoldater med nattjänstgöring, samt vid utomordentliga eldsvådor även tjänstgöringsskyldiga på dagen.

Ordinarie brandmanskapsstyrkan utgörs sålunda av 33 man, som ständigt är kasererad på stationen. Härav kommer tillsvidare 1 korpral, 1 v. korpral och 6 soldater att förläggas till station N:o II.

Till framförande av fordonen förfogar Kåren över 10 hästar, uppstallade på Stationen. Två hästar finns tillsvidare på stationen N:o II.

För hälsovården för personal och hästar är en läkare och en veterinär anställda.

Enligt Stadsfullmäktigebeslut 1907 är en extra ordinarie brandsoldatsplats inrättad i och för de kommunala sjukvagnarnas betjäning. Denne soldat avlönas av inkomsterna från de kommunala vagnarna, men bekläds

och inkvarteras av Brandväsendet mot det att han utbildas i brandtjänst och kan således vid inträffande vakan såsom fullt utbildad brandsoldat ingå i den ordinarie kåren.

## **Kap. II**

Allmänna avsnitten ej medtagna här.

### **Brandfordon**

#### **Anspänning**

Kusken tar fram högra hästen, fastgör dess brett och stångkoppel.

N:o 2. Tar fram vänstra hästen, fastgör dess brett och stångkoppel.

N:o 3 Lossar sadeln över högerhästen, knäpper lokkedjan och bukjordar.

N:o 4 Gör detsamma på vänstra hästen.

N:o 1 Firar ner porten, dock ej snabbare än att en uppstudsning förhindras (ser noga till att porten kommer helt ner) och hjälper i övrigt till där det behövs.

Detta gäller vid övningsanspänning, men vid "Larm" fästes inget avseende vid nummerordning inom korpralskapet utan då skyndar de först ankomna att ta ut hästarna och var och en anspänner sin häst enligt ovanstående.

*Anm.: Brandstationens portar i stora redskapshuset öppnades genom att sänka ner dem i golvet.*

### **Kolsyrgassprutan**



Detta fordon inköptes år 1901 från H. T. Hampe & C:o, Ottesen för 2 500 kr och väger med vatten och 7 man 3 590 kg, utan vatten och manskap 2 660 kg. Lämnar c:a 100 liter vatten i minuten.

I vagnens främre del finns tre genomgående fack med dörrar vid båda sidor och bakom dessa, två sidofack med var sin klaff.

Ovanpå vagnen, intill kuskbocken, finns en låda med lock och bakom denna en fast slangrulle. Mittöver och längs med vagnen finns en ställning för hak- och stockstegar, på denna ställnings främre del sitter två och under dess bakre del en elektrisk lampa. Mitt i vagnen under slangrullen ligger en järntank rymmande 420 liter och vilken vid uttryckning alltid är fylld med vatten. På tanken finns armaturen som består av en manometer, en säkerhetsventil, ett krumrör för slangfäste, ett på vardera sidan och bakåtgående kopparrör med var sin kran och som med gummislangar är förbundna med de bakom tanken placerade kolsyrebehållarna. Dessa rymmer 8 kg flytande kolsyra som driver ut vattnet ur tanken. Ett nedåt tankens vänstra sida gående s.k. utblåsningsrör, ett kopparrör med sin kran, ett vattenståndsglas med tre kranar, en avtappningskran samt en manlucka.

Kring bakhjulens nav ligger bromsinrättningen.

Kolsyregassprutan, vars stora fördel ligger i, att den vid framkomsten är färdig för omgående insats med tankens vatten, vilket räcker 5 å 6 minuter, medan brandpost eller ångspruta görs klar att användas. Skulle av någon anledning ångsprutan efter nämnda tiden ännu inte vara i verksamhet kan kolsyregassprutan åter fyllas med vatten från brandpost och sättas in på nytt.

Kolsyregassprutan används på kommandot: "Slang från kolsyresprutan!" Förste man i kolsyregassprutans tilldelade korpralskap tar ett strålrör och kopplar detta till ögonblickshylsan på den, på fasta slangrullens slang, som överlämnas till honom av den man som har sin plats vid den sida varåt slangen läggs och som även drar slangen av rullen. Den man som har sin plats på motsatta sidan, går till förste mannen och hjälper honom

med slangens utläggning. Då detta är gjort och den man som skött slangrullen ser, att inte mer slang behövs, vilket tillkännagivas genom strålförarens signal "Vatten på", kopplar han ifrån vid närmast koppling och kopplar den utlagda slang till grenröret, som under tiden har lagts ner på marken av andremannen och som så behövs, kopplar om slang mellan tanken och grenröret så att den lediga ögonblickshylsan ligger i riktning med den utlagda slang samt ser till att kranen till röret från vänstra gasbehållaren står öppen, längs med röret, och att kranarna till högra gasbehållaren och utblåsningsröret är stängda, står vinkelrät mot rören.

När slang är utlagd och försteman hunnit till angivna målet ger han en lång signal på visselpipa, då andremannen släpper på kolsyra genom att vrida åt vänster på ventilen till vänstra gasbehållaren och genom ständigt kontroll av manometern söker han, om inte annorlunda befalls, hålla visaren vid 3. Om visaren stiger häftigt, beror detta på, att strålföraren har stängt vattnet och att andremannen då skall stänga av kolsyran genom att vrida ventilen åt höger. Om visaren därefter går ner, beror detta på att strålföraren åter har öppnat för vattnet, och andremannen släpper på nytt på kolsyra. Skulle gasröret till manometern vara igensatt, vilket visar sig genom att manometern inte ger utslag, även om kolsyran släpps på, används i stället den andra gasbehållaren. Då strålföraren inte behöver mera vatten tillkännager han detta genom två långa signaler på visselpipa, varpå andremannen stänger för kolsyran. Den man som hjälpt till vid slangens utläggning skall sedan ständigt hålla sig i förstemannens närhet och om så behövs, avlösa honom.

Samtidigt med att kolsyregassprutan börjar arbeta, om detta sker inom de delar av staden där vattenledning finns, läggs en slangledning från närmaste brandpost till grenröret och kopplas till detta. Då denna ledning är klar släpps vatten på omedelbart och då detta hunnit till grenröret stängs först kolsyran, kranen till utblåsningsröret öppnas, ratten på grenröret, som hittills stått mitt över ögonblickstappen, vrids nu mitt över den ögonblickshylsa, där slang från tanken är tillkopplad. Då går vattnet från brandposten genom grenröret i den slang som redan är i bruk. När strålföraren märker att brandposten tillkopplats (tillkännages med en stöt i röret) skall strålföraren öka munstyckets genomsläppningsförmåga genom att skruva av den eller de översta mynningsdelarna. Det är då säkrast att med rörets kran stänga av vattnet för några ögonblick för att undvika att mynningsdelen vid avskruvningen förs bort av strålen.

Sedan vatten från brandpost börjat användas, kan, från grenröret till eldstället, ännu en slang läggas ut genom att den slang som går från tanken till grenröret kopplas ifrån och en slangledning kopplas till där i stället.

När denna ledning är klar, förs ratten på grenröret över till det, med ett streck angivna s.k. mellanläget, då vattnet från brandposten, i grenröret, fördelar sig i de båda slangarna.

Om så är lämpligt, fylls tanken med vatten, innan brandkåren återvänder hem. Om detta inte blivit gjort skall den omedelbart efter hemkomsten fyllas, varvid ska iakttas, att kranen för utblåsningsröret är öppen och att den stängs så snart fyllningen är genomförd. Kolsyrebehållaren vägs och torra slangar läggs på rullarna för att sprutan omgående ska vara färdig till ny uttryckning.

## **Kolsyrgasstegen**

Detta fordon inköptes år 1906 från Firman Justus Braun i Nürnberg för 10 000 kr och väger 3 700 kg, med manskap 4 100 kg.

Stegen är i regel tilldelad en servis om en befälhavare och fyra man.

Då stegen skall användas körs den fram längs med byggnaden varemot den skall resas. Bromsen slås till helt, och hästarne spänns ifrån. Förstemannen fäller ner den vid övre vänstra framhjulet placerade hävarmen, varigenom stegen lossas ur transportläget och fjädrarna låses.





Andre- och fjärdemännen plockar av rutscheglet och går därefter till foten av stegen och genom fattning i de därför avsedda kättingarna dra ner denna till önskad lutning eller normalställning samt hålla igen så att ej stegen slår hårt mot buffertarna.

Denna resning kan även genomföras av endast en man, med hävstången på vridtornets vänstra sida.

Befälhavaren lossar vridtornsbromsen, stegen vrids i önskad riktning och bromsen dras till kraftigt. Lodet fälls ned och stegen ställs in efter detta med sidoriktningmekanismen. Andre- och fjärdemännen fäller ut vevarna vid stegens fot, varefter upphivning sker tills att önskad höjd uppnås. En klocka ringer varje gång balanserna passerar en stegpinne och stegen firas då till dess balanserna fattat.

Under tiden fäller förste- och tredjemännen ut vevarna till lutningsmekanismen och reglerar stegens lutning efter angivet mål.

Då stegen skall firas ner, hivas den först upp till dess spärrklinkarna lossnat. Vevarna fälls och befälhavaren, som då lagt till oljebromsen, reglerar nedfirningen med denna.

Vridtornsbromsen lossas, stegen vrids till utgångsläget och bromsen dras till kraftigt.

Sidoriktningmekanismen ställs in, och lodet läggs i sin klyka.

Andre- och fjärdemännen trycker stegen mot buffertarna, befälhavaren skjuter in stången för fångmekanismen och stegen fälls sakta ned. Stormlinorna läggs på sina rullar, rutscheglet läggs på sin plats och bromsen slås ifrån.

Stegen kan även resas med kolsyra och är därför försedd med fyra kolsyrebehållare, manometer, rörledningar och kolsyremaskiner.

Då stegen skall resas med kolsyra, ställs handtaget till kikkranen på kolsyreröret vinkelrätt, haken till kugghjulet på stegens högra sida fälls till, och kolsyra släpps på från två behållare samtidigt. Trycket avläses på manometern och regleras efter denna under tiden. Då önskad höjd uppnåtts stängs kolsyran av snabbt, omedelbart efter klockringningen. Handtaget till kikkranen slås ifrån och stegen sänks till dess balanserna fattat.

Skall stegens nerfirning ske med kolsyra, ställs den in för detta och kolsyra släpps på enligt ovanstående till dess spärrklinkorna lossnat. Då stängs kolsyran av, haken till kugghjulet lossas och nedfirningen regleras med kolsyremaskinen.

Angående korpralskapets fördelning vid anspänning, gäller vad som sagts vid kolsyregassprutan, utom att då anspänning med tre hästar krävs, skall en man i korpralskapet vara ridkunnig och både spänna för och rida den tredje hästen. Hjälpskall lämnas av de övriga sedan stånghästarna är färdiga.

Då stegen kommit fram till eldstället beger sig befälhavaren snabbt fram till brandchefen, sedan han dock först anvisat närmaste brandpost och gett order om slangutläggning till Kolsyresprutan. Det senare bara om det inte finns anledning att påbörja livräddning. Då stegen förs fram dit skall stegen resas, lämnar den beridne sin ridhäst till kusken, som med dennes tränstygel binder fast densamma vid en av stånghästarnas tränringar.

Belysningsanordningarna var elektriska vid inköpet av fordonet, men byttes ut på våren 1910 mot acetongas.

Då gasbehållaren är fylld, innehåller den ett tryck av 17 kg och är beräknad att räcka för fyra lyktor under 16 timmar. Trycket i behållaren bör inte understiga 2 kg vilket avläses på manometern efter det att alla kranar stängts och ventilen till behållaren öppnats.

Ventilen till behållaren skall alltid vara stängd då gasen inte är tänd. Kranarna på rören för främre lyktorna skall ständigt vara öppna, medan kranarna på rören för stora lyktan och handlyktan skall vara stängda eftersom dessa lyktor inte behöver vara tända vid varje utryckning.

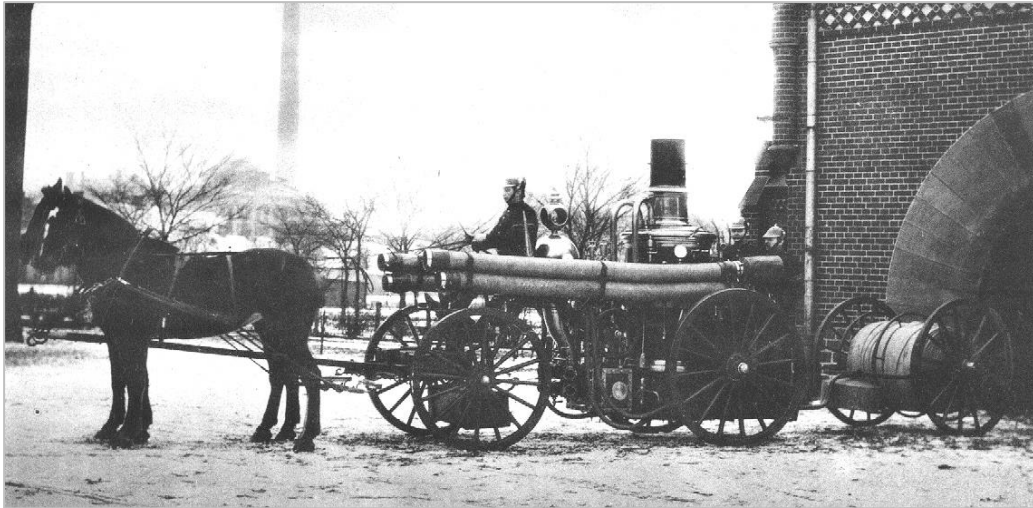
Då gasen skall tändas, öppnas ventilen till behållaren genom att hävarmen fälls bakåt och i detta läge skall den stå, till dess gasen skall släckas, då den återförs i sitt ursprungliga läge.

## **Ångspruta n:o 2**

Inköpt 1881 (levererad 1883) från Ljusne mekaniska verkstad för 14 500 kr.

Reparerad 1905 för 7 500 kr. Är utrustad med 15 meter sugslang samt 600 meter tryckslang (76 mm) på slangkärna, varpå det även finns 150 meter tryckslang (44 mm) för anslutning av matarvatten från brandpost.

Lämnar 2 600 liter i minuten. Uppeldas till 8 atm på 12 minuter. Strållängd 60 meter.



### **Ångspruta n:o 7A**

Inköpt 1904 från Ludwigsbergs Verkstads A-B för 7 375 kr. Utrustad med 10 meter sugslang och 550 meter tryckslang (63 mm) på slangkärra.

Lämnar 900 liter i minuten. Uppeldas till 8 atm på 12 minuter. Strållängd 50 meter.



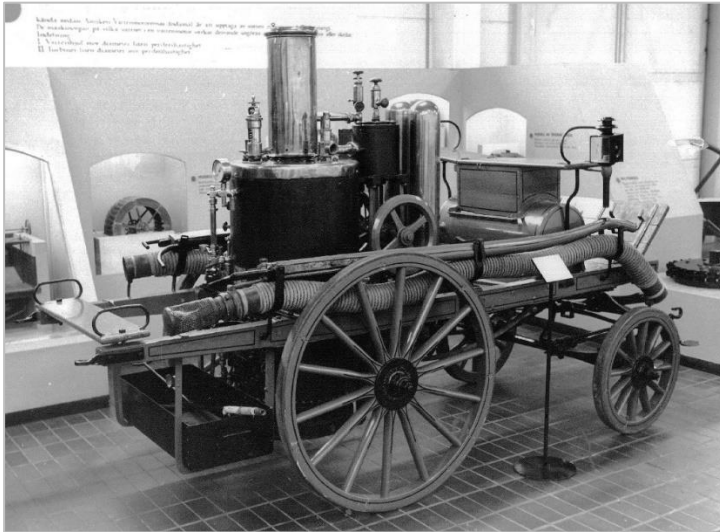
## Ångspruta n:o 5

Inköpt 1905 från Ludwigsbergs Verkstads A-B för 9 048 kr. Utrustad med 10 meter sugslang och 550 meter tryckslang (63 mm) på slangkärra.

Lämnar 1 100 liter i minuten. Uppeldas till 8 atm på 12 minuter. Strållängd 50 meter.

## Ångsprutor som finns på Malmö museer

Denna Ludwigsbergs ångspruta n:o 7 ägdes av Cementbolaget och togs tillbaka för att 1958 skänka den till museet.

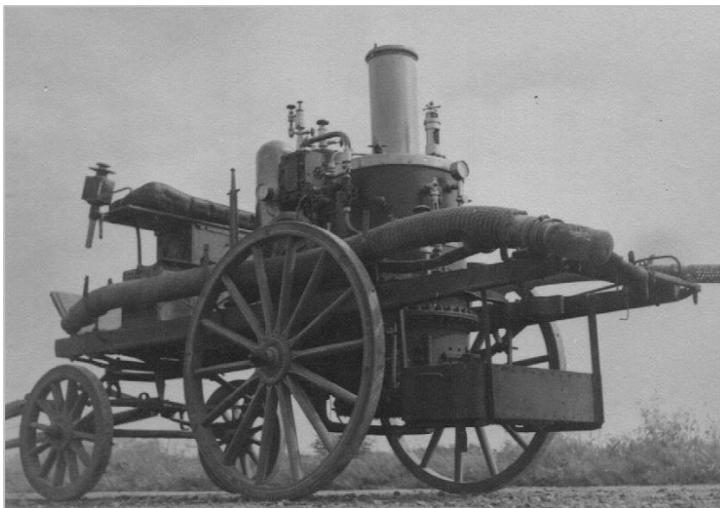


Kommentar:

Bildens ångspruta n:o 7 är tagen på Malmö tekniska museum och visar en spruta som Cementfabriken i Limhamn skänkte Malmö Tekniska museum 1958. Den tillhörde cementbolaget. Den tillverkades 1896 och är noterad på Cementbolaget 1901, dvs samma år som Limhamns brandstation togs i bruk. Sprutan, som sannolikt flyttades till den nya brandstationen, kan från början ha varit försedd med två hjul för att koppla till en häst men byggdes om ca 1907 till nuvarande utseende.

Foto: Lars-Owe Göthe

Denna Ludwigsbergs ångspruta n:o 7A tillhörde Limhamns brandkår och följde med in i Malmö Brandkår vid kommunsammanslagningen 1915/1916. Fann kvar på stationen som reservutrustning till omkring



Kommentar:

Bildens ångspruta n:o 7A är tagen på 1940- eller 1950-talet och visar sannolikt inte sprutan från 1904 utan en som har tillhört Limhamns brandkår före 1915. Sprutan finns i Malmö museers magasin i Frihamnen.

Foto: Malmö brandkårs bildarkiv

## Sjöångsprutan "Aktiv"

En mindre bogserångbåt som 1894 apterades till att kunna användas som ångspruta vid eldsläckning inom hamnens område. Båten används för bogsering och är därför inte alltid tillgänglig för eldsläckning. Den har 4 slangförskruvningar samt medför 100 meter tryckslang (76 mm). Lämnar cirka 3 000 liter i minuten. Är alltid uppeldad. Strållängd cirka 60 meter. Vid eldsvådor står sjöångsprutan under brandchefens direkta befäl.

Angående dess alarmering, så finns en särskild instruktion för telegrafvakten.

Anordningarna för eldsläckning kostade cirka 15 000 kr.



## Ångsprutorna

Då en ångspruta skall sättas i arbete, tilldelas denna allt manskap som inte arbetar.

Då ångspruta skall tag vatten från brandpost, monteras först brandposthuvudet, därefter kopplas sugslangen (eller flera d:o) till, slangdynor för slangen att vila på spänns fasts, så att denna inte kröks för mycket, därefter tillkopplas tryckslangen som sedan, från kärnan, läggs ut till eldstället. Skall grenrör användas placeras detta så nära eldstället som möjligt.

Då ångspruta skall ta vatten från kanal eller dylikt tillkopplas sugslangarna, flytare, sugsil och lina görs fast, tryckslang läggs ut enl. ovanstående, matarvatten tas från brandpost eller hämtas från brunn eller annat vattendrag. Då ångspruta n:o 2 används och om tryckslangen inte räcker till, används övergångskoppling, d. v. s. man övergår från 76 mm till 63 mm slang.

Då ångsprutan tagits i drift skall kusken till denna köra eller leda hästarna fram till kolsyresprutan för att där vara till hands, antingen för att rida hem efter annat fordon eller också tjänstgöra som ordonnans till befälhavaren vid brandstället.

För att undvika folkträngsel på platsen där ångspruta skall arbeta, bör befälhavaren försöka få en poliskonstapel till att upprätthålla ordningen.

På ångspruta n:o 5 och 7A medförs matarvatten för eldning under cirka ½ timme. På samtliga ångsprutor medförs stenkol för eldning under samma tid.

## Mekaniska stegen

Detta fordon inköptes år 1899 av smidesmästare Ljungbeck, Malmö, för 2 000 kronor och den består av två huvuddelar, nämligen förställaren och den egentliga stegen.



Den egentliga stegen består av tre avdelningar, inne i och på varandra liggande 9,20 meter långa och respektive 0,80, 0,60 och 0,45 meter breda stegar, vars sidträd är tillverkat av pitsbain och stegen av askträ.

På insidorna av de båda översta stegarnas nedre del, sitter balanserna, på vilka stegarna vila då de är resta och på nedersta steget ett järnbeslag, i vilket upphivningslinorna är fästade.

På översta stegens övre järnpinne, är fäst en hake, avsedd att, då stegen reses i mörker, hänga en lykta på och på femte steget en bräda som fotsteg för strålförare, samt på vardera yttersidan vid toppen af stegen en schackel för fäste av stormlinorna.

Vid nedre delen av och under nedersta stegen är en triangelformig bygel av vinkeljärn med ett hål och en större hake vid varje sida, monterad för fastkoppling vid förställaren. Stegarna är framtill fästa vid underredet med en axel och vilar baktill på en från balkarna mittöver hjulaxeln uppstående ram av järn.

Stödstångerna är upptill fästa vid toppen av nedersta stegen och övergår nertill i de med klämskruvar försedda hylsorna, varmed de runda järnrör, som utgör stängernas förlängning är ställbara.

Dessa järnrör är vid nedre ändarna försedda med en fast hake och en rörlig rigel för fastsättning av stängerna på hjul-axeln och vilar i en på vardera sidan i underredena för detta fastsatt klyka av järn.

På underredena finns

- a) en på vardera sidan monterad rulle för stormlinorna
- b) en s. k. evighetsskruv med två vevar och nedtill en stång med en gaffel i vilken ett ställbart mindre hjul har fäste
- c) en axel med en rulle av järn för den dubbla veirupslinan samt ett större och ett mindre kugghjul av metall
- d) en axel med ett större kugghjul av järn och ett mindre d:o av metall
- e) en skjutbar axel med två vevar, två mindre kugghjul av järn och två s. k. pallar, avsedda för att lägga över axeln vid den sida som är ifrån växeln, och användas att hindra axeln förskjuta sig
- f) en axel med en rulle av järn, för den enkla veirupslinan, ett större kugghjul av järn och ett mindre d:o av metall
- g) två säkerhetshakar för de båda axlarna med rullarna för veirupslinorna
- h) två bromsar vid varje sida att sätta för hjulen då stegen skall resas
- i) två stöd för fjädrarna samt
- j) två fotsteg vid varje sida för manskapet att stå på vid utryckning. Stegen är avsedd att användas, dels för livräddning och dels för släckningsarbete.

För livräddning använde stegen – dels då faran är så omfattande att räddningsarbetet måste bedrivas från flera håll samtidigt, dels då större gesimser på fasad omöjliggör användandet av hakstegar, dels då den nödställda befinner sig i exempelvis ett vindsrum utåt gaveln, där icke fönster till underliggande våningar finns.

För släckningsarbete användes stegen, dels då trapporna till följd av eldens härjningar är otillgängliga, dels då släckningsarbetet bedrivs från flera håll. Stegen, som kan användas antingen helt fristående eller med stöd mot en vägg eller takfot kan resas till sin högsta höjd - 24 meter - på 2 minuter.

Vid utryckning åker n:o 1 och 3 till höger, n:o 2 och 4 till vänster på stegen, n:o 3 och 4 främst.

### **Avbröstning**

Då med stegen gjort halt och den skall resas, kopplar n:o 1 och 2 stegen från förställaren genom att ta ut sprintarna och föra ifrån hakarna, n:o 3 och 4 lyfter under tiden av räddningssegllet från stegen.

### **Resning av stegen**

På kommandot "börja"! sätter n:o 1 och 2 för bromsarna och stödbenen, n:o 1 till höger (höger räknas den sidan där säkerhetshakarna sitter) n:o 2 till vänster. De tar därefter plats vid veven, med ryggen mot hjulen. N:o 1 slår ifrån haken för andra resningen, n:o 2 ser till att pallen är fälld över axeln, n:o 3 och 4 vevar upp skruven och tar därefter plats vid veven, så att n:o 3 kommer mitt emot n:o 1 och n:o 4 mitt emot n:o 2, färdiga att hiva.

På kommandot hiva, hivas av alla fyra till dess första resning är verkställd, n:o 1 och 2 bibehåller fattningen i veven och n:o 3 och 4 sätter fast stödstångerna. Därvid skall dessa *noga* se till, att riglarna kommer *fullt* ned och stängerna *invid* hjulen. Sedan stängerna är fast, lossar n:o 1 haken för första resningen, n:o 1 och 2 släcker (firar) så mycket att tyngden vilar på stängerna. Tager därefter bort bromsarna. Därefter svängs (skjuts) stegen mot det föremål mot vilken den skall resas. N:o 1 och 2 sätter för bromsarna, n:o 3 och 4 vevar ned skruven, så att stegen vilar mot marken. N:o 2 slår tillbaka pallen och drar växeln till sig, n:o 1 fäller pallen över axeln och båda hjälps åt att klara linan till andra resningen. På kommandot hiva, hivas av alla fyra till dess stopp kommenderas. Då spänner n:o 3 och 4 till stödskruvorna kraftigt och n:o 1 och 2 släcker (firar) så mycket att tyngden vilar på stängerna.

Har denna förändring i stegens lutning ägt rum, skall stegen innan den firas återställas i sin ursprungliga ställning. N:o 1 och 2 hivar (spänner linan), n:o 3 och 4 lossar stödskruvorna och på kommandot hiva hivas



till dess stopp kommenderas. Då spänner n:o 3 och 4 till stödskruvorna kraftigt. N:o 2 slår tillbaka pallen och drar växeln till sig. N:o 1 fäller pallen över axeln.

### **Nerfirning av stegen**

N:o 1 slår ifrån haken för andra resningen. På kommandot hiva hivar alla fyra tills sänk kommenderas, då det sakta släpps efter, varvid alla ser till att hålla säkert tag i veven. N:o 3 och 4 vevar upp skruven, n:o 1 slår ifrån pallen och drar växeln till sig. N:o 2 fäller pallen över axeln och båda tar bort bromsarna. Därefter svängs (skjuts) stegen ifrån det föremål den varit rest mot. N:o 1 och 2 sätter fast bromsarna och tar därefter fattning i veven, hivar (spänner linan) medan n:o 3 och 4 lossar stödstångerna. N:o 1 slår ifrån haken för första resningen och alla släpper sakta efter.

Sedan stegen är nedfäld, klarar n:o 1 och 2 alla linorna, slår tillbaka stöden, tar bort bromsarna, ställer växeln till första resningen, n:o 2 fäller pallen över axeln, n:o 3 och 4 veva ner skruven samt placerar räddningsseglet på stegen.

Till stormlinorna utses i mån av tillgång 2 man.

### **Handkraftspruta**

Detta fordon inköptes år 1894 från H. J. Olssons Söner, Malmö, för ett pris av 2 000 kronor och lämnar 150 liter vatten i minuten.



Handkraftsprutan kan användas på 4 olika sätt:

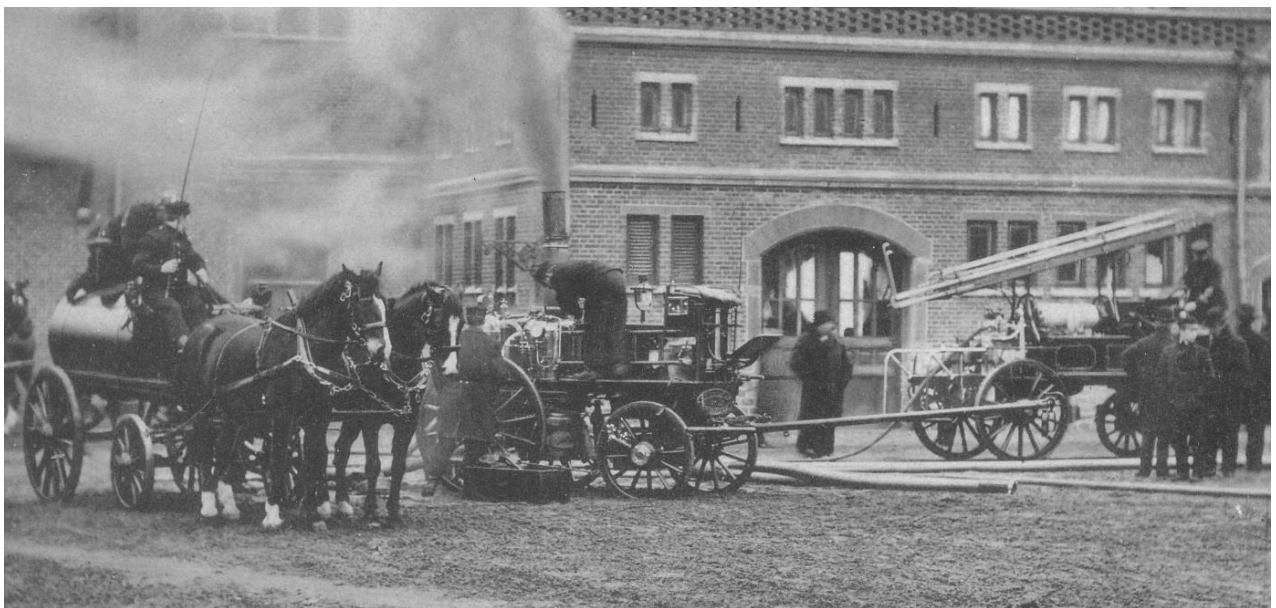
- 1) som vanlig utryckningsvagn, då brandpost användes och slang läggs ut direkt därifrån till eldstället
- 2) för att hjälpa upp vattentrycket, då vatten tas från brandpost. Då körs sprutan så nära eldstället som möjligt
- 3) då vatten tas från kanal, damm, brunn, bäck, å eller annat vattendrag, användes sugslangarna och sugsil och flytare skall alltid fastkopplas
- 4) då cistern användes, körs eller pumpas vatten i denna, sugslangarna används och sugsilen kopplas till. Då pumpverket skall användas, kontrolleras att avtappningskranen är stängd.

Vid slangutläggning från brandpost skall kusken följa efter slangutläggarna med fordonet, så att dessa inte onödigtvis behöver springa tillbaka efter nästa rulle.

På vagnen medförs bland annat en hakstege, sex skarvstegar, tre slangrullar, en vattencistern av väv, ett brandposthuvud och två strålrör.

## Vattenvagnarna

Dessa fordon köptes in år 1899 av Johan Rössel för 725 kronor per styck och väger var och en fylld med 1 500 liter vatten 2 600 kg.



Vattenvagnarna används, då eldsvådan utbryter i stadens ytterområden där vattenledning saknas, och dessa är avsedda att förse ångspruta med vatten.

Bakre vagnen stannar vid sista brandposten för att fyllas med vatten, den främre, (alltid fylld med vatten) körs fram till eldstället, sugslangarna läggs ned i tunnan.

Vid framkomsten till eldstället spänns hästarna från vid ångsprutan, kusken rider med dessa hästar för att hämta den vagn som är vid brandposten, sedan körs dessa vagnar växelvis mellan eldstället och brandposten.

Vid sådan utryckning tas inte stegen med, utan såväl manskap som hästar vid denna placeras vid vattenvagnarna. 1:e och 3:e man följer med främre, 2:e och 4:e männen den bakre vagnen. De sistnämnda stannar kvar vid brandposten.

### **Lilla Redskapsvagnen**

Fordonet köptes in år 1893 från O. Gullbrandsson, Göteborg, för ett pris af 842 kr. Det väger med personal 1 750 kg.

På vagnen finns plats för, kusk och två man fram, på vardera sidan tre och på fotsteget bak på vagnen för två man.

Redskapsvagnen, som är utrustad med såväl livräddnings- som eldsläckningsredskap är avsedd att användas för en andra utryckning eller till utryckning för angivna mindre eldsvådettillbud eller soteldar.



På vagnen medförs bland annat en hakstege, sex skarvstegar, fyra slangrullar, ett brandposthuvud och tre strålrör.

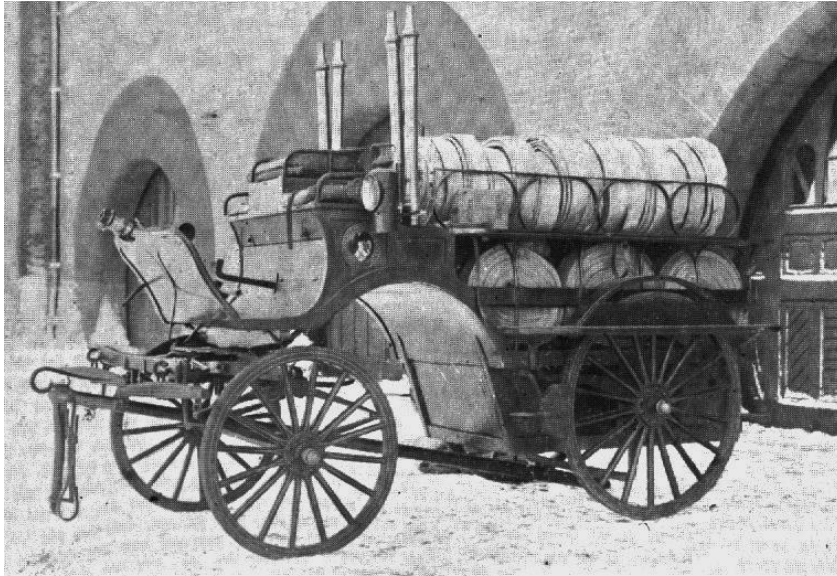
### **Stora Redskaps- eller Trossvagnen**

Detta fordon köptes in år 1883 från Ljusnes Mekaniska Verkstad för 1 500 kr.

Trossvagnen är i huvudsak afsedd för utryckning vid eldsvådettillfällen då stora ångsprutan (n:o 2) användes och längre slangledning erfordras.

På vagnen medförs ca 800 meter slang (76 mm) samt 4 kolmått innehållande tillsammans cirka 2,5 hektoliter stenkol.





## Slangar

1. Slangar är av två olika slag, nämligen sugslangar och tryckslangar.
2. Sugslangarna, av gummi, över invändiga spiraler, används för ångsprutor och handkraftsprutor, och är avsedda för sprutornas vattentillförsel.
3. Tryckslangarna är av tre olika dimensioner, nämligen 76, 63 och 44 mm diameter och tillverkade av hampa eller linne.  
76 mm slangarna är dels dubbla dels dubbelvävda och är avsedda att användas för stora ångsprutan.  
63 mm slangarna är dels dubbelvävda dels enkla och är avsedda att användas såväl för lilla ångsprutan som för handkraftsprutan och vattenledningen.  
44 mm slangarna är dels enkla hampslangar, dels gummerade lanneslangar och är avsedda användas för kolsyresprutan.  
De gummerade lanneslangarna är, till följd av att gummeringen absolut hindrar vattnet att tränga genom slangen, huvudsakligen avsedda att användas då slang läggs genom rum som inte är angräpna av elden.

## Slangrullar

1. Slangrullarna är av järn och består av en kring en axel rörlig rulle med ett handtag vid vardera sidan.
2. Slangrullarna är avsedda att förvara slangarna som medförs vid utryckning, utom slangarna till ångsprutorna som är upprullade på särskilda slangkärror vilka åstadkommer en snabb slangutläggning. Vid slangens utläggning på rullar sammankopplas all den slang, omkring 100 meter, som läggs på samma rulle till en längd och påläggningen påbörjas med ögonblickshylsan. Undantag gäller den fasta rullen på kolsyresprutan, där ögonblickstappen läggs först.
3. Vid utläggning av slang, fattar man i vardera handtaget på rullen och i språngmarsch läggs slangen ut från spruta eller brandpost till eldstället. Vid slangutläggning bör iaktas att rullen bärs upp med böjda armar varigenom ryckningarna blir mindre kännbara. Man bör även sakta farten innan slangen är helt utlagd så att inte sista kopplingen träffar någon av slangutläggarna eller slungas kraftigt i marken.
4. Slangarna skall efter användandet, då vatten använts, rullas ihop, varje del för sig, och de som inte är våta skall läggas på rullar eller kärror.



## Slangkärror

Slangkärorna är avsedda för slangarna till ångsprutorna. Vid slangens läggning på rullen sammankopplas den till två längder, vardera omkring 200 meter. Slangarna, med ögonblickshylsorna först läggs samtidigt på rullen. Vid utläggning av slangerna, vilket alltid sker från sprutan till eldstället, fattar två man i handtaget och, i snabbast möjliga takt, drar kärnan efter sig varvid slangerna, en ledning eller båda, matas av den på sin axel rullna rullen.



Slangkärre som dras efter stora ångsprutan 1900.

## Hakstegen

Hakstegen, en 4,5 meter lång och 0,3 meter bred stege av askträ, är vid ena änden försedd med en 0,7 meter lång, via två genomgående järnpinnar fastsatt hake i stål. Stegen är förstärkt med infällda koppartrådar längs insidorna av sidträna samt 1 meter långa järnbeslag på yttersidorna vid den änden haken sitter. Stegen väger 13 kg. Den fällbara hakstegen, som avviker något till sin konstruktion, har en längd av 4 meter. Nedfällda längs sidtränas överkant går järnbeslag och på mitten sitter 2 gångjärn, 2 grövre järnbeslag och en fällsprint försedd med järnbult som är avsedd att träs igenom beslagen och stegen då denna är utfälld samt för att hålla stegen i denna ställning. Vikt 16 – 19 kg.

Hakstegen är avsedd att användas, då trapporna inte är tillgängliga, för att ta sig upp till högre belägna våningar för livräddnings- eller släckningsarbeten, vanligast på gårdssidan av ett hus, där man inte kan komma in med mekanisk stege men också för fasader mot gatan om inte gesimser eller andra ornamenten omöjliggör detta.

Hakstegen används på kommandot "Hakstegarna!" då manskapet i det korpralskap som tillhör fordonet där hakstegarna medförs, bär fram dessa och lägger dem med den ändan där haken sitter, utåt och den andra mot väggen, med haken uppåt.

Stegen reses genom att en man lyfter stegens yttre ända över huvudet och gående mot väggen, reser han stegen som därefter vänds med haken bakåt. Med stegen i denna ställning, själv stående med sidan mot väggen och fattning med båda händerna i sidträna, lyftes stegen upp och då den kommit i höjd med det fönster där den skall hakas in, görs med en kraftig vändning på det sätt, att stegens yttersida förs inåt mot livet så att båda sidoträna kommer att ligga an mot den inre underarmen. Därvid, för balansen skull, bör iakttagas att den yttre handen har lägre fattning än den inre.

Därefter stiger denne man upp för stegen och med bälthaken hakar sig fast i översta järnpinnen och med sidan mot, stående på det inre och balanserande med det yttre benet tar han emot den andra stegen som

räckes honom och hänger den på samma vis i tredje våningen. Skall han upp i fjärde våningen, stiger förste mannen upp för andra stegen och andre man upp för första, båda hakar sig fast och intar ställningen enligt ovanstående. Den tredje stegen räcks till andre mannen som lyfter den upp till förste mannen o. s. v.

Vid stigning i hakstegar iakttas att med grepptag fatta om stegpinnen, att trampa mjukt och invid sidträna, att föra kroppen nära intill och knäna utanför stegen samt att flytta höger (vänster) hand och vänster (höger) fot samtidigt.

Hakstegarna tas ned på kommandot "lägg in!" då nedstigning sker efter samma instruktion, dock i motsatt ordning varefter stegarna bärs tillbaka till fordonet utav samma manskap som hämtat dem.

### **Stockstegen**

Stockstegen består av en 3,4 meter lång och 0,3 meter bred stege att slå tillsamman så att den får form av en rund stång, varför det i sidtränas insidor gjorts urtagningar för de, vid båda ändar kring nitar rörliga stegpinnarna.

Stockstegen är avsedd att användas, dels utvändigt, exempelvis att stå på för att hänga upp en hakstege i ett så högt beläget fönster på andra våningen att en man inte stående på marken räcker upp med den, dels emedan stegen hopslagen är så lätt att transportera i trappor, används med fördel inne i rum o. d.

Stockstegen används på kommandot "stockstegen!" då en man av det korpralskap som tillhör fordonet där stockstegen medförs, tar stegen och bär den till den plats där den skall användas och genom en lätt stöt med ena änden av stegen mot marken (golvet) slår ut denna.

Stockstegen slås samman och återbärs till sin plats på fordonet av samma man som hämtat den, på kommandot "lägg in!".

### **Skarvstegen**

Skarvstegen består av flera likadana, 2,2 meter långa och vid roten 0,4 och vid toppen 0,3 meter breda stegar med sidträ av pitsbain och stegpinnarna av askträ. På sidträna finns vid båda ändar invid yttersta stegpinnarna, metallbeslag för stegarnas sammansättning.

Skarvstegar är avsedda att användas, dels var för sig och dels flera (högst fyra) tillsamman för utförande av räddnings- eller släckningsarbete.

Skarvstegar används på kommandot "skarvstegar!" då manskapet i det korpralskap som tillhör fordonet där skarvstegarna medförs tar det begärda antalet stegar och bär dem till den plats där de skall användas. Den man som kommer först ställer sig med vänster sida mot och ungefär en meter från väggen, där han med fattning om stegpinnarna håller den medförda stegen med roten mot marken och toppen riktad så, att det lämpar sig för andre mannen, som med liknande fattning och på samma sida om stegen som förste mannen, med rotändan främst samman kopplar dessa två stegar. Därefter riktar andre mannen toppen av sin stege för tredje mannen att koppla till o. s. v.

Då stegarna är sammankopplade och skall resas, tar förste mannen plats vid roten av stegen och med fotbladet mot stegens sidträ och fattning om endera stegpinnarna hindrar denna från att glida framåt. Andra och tredje männen tar plats på var sin sida om stegen och gående mot väggen verkställer resningen.

Skarvstegen tas ner på kommandot "lägg in!" då samma män som rest stegen verkställer detta efter samma instruktion fast i motsatt ordning och bär tillbaka stegarna till fordonet.

## De sk. kommunala vagnarna

I enlighet med särskilda kontrakt har Malmö Brandkår förbundit sig att handha skötsel, körning och inkasering för två sjuktransportvagnar som tillhör Allmänna Sjukhuset, två polisvagnar (en i reserv) som tillhör Poliskammaren och en djurtransportvagn. Inkomsterna för dessa körningar används dels till underhåll av en extra häst samt till att avlöna en av Brandkåren antagen extra ordinarie brandsoldat, som alltid följer med sjukvagnarna. Denna extra ordinarie brandsoldat utbildas även till brandsoldat för att vid inträffad vakans genast kunna träda in vid ordinarie kåren. För fördelen av att inte behöva fylla upp en vakans med en helt olärd rekryt får den extra ordinarie brandsoldaten fri bostad och beklädnad på brandstationen.



Sjukvagn n:o 1 (tv.) från 1903 och sjukvagn n:o 2 (ovan) från 1900. Sistnämnda skänktes av drottning Sophia.



Polisvagnarna, den äldre från 190? och reservvagn, (ovan) och den nyare, (tv.), var placerade vid brandkåren.



Djurtransportvagnen användes för att transportera sjuka eller skadade djur.

I enlighet med särskilda kontrakt har Malmö Brandkår förbundit sig att ombesörja skötsel, körning och inkasering för två sjuktransportvagnar, n:o 1 och 2 som tillhör Allmänna Sjukhuset, två polisvagnar (en i reserv) som tillhör Poliskammaren och en djurtransportvagn. Inkomsterna för dessa körningar används dels till underhåll av en extra häst samt till att avlöna en av Brandkåren antagen extra ordinarie brandsoldat, som alltid följer med sjukvagnarna. Denna extra ordinarie brandsoldat utbildas även till brandsoldat för att vid inträffad vakans genast kunna träda in vid ordinarie kåren. För fördelen av att inte behöva fylla upp en vakans med en helt olärd rekryt får den extra ordinarie brandsoldaten fri bostad och beklädnad på brandstationen.

Utom vad som föreskrivs i kontrakten angående körningarna med dessa vagnar gäller också följande:

All körning skall ske med största varsamhet och så vitt möjligt försiggå efter ordningsstadgans föreskrifter, utom vid olycksfall då snabbhet är nödvändig, tillåts snabb fart, men då skall allmänheten varnas genom signaler från tvåtonig pipa – eller tillrop.

När även kusken behöver delta vid i- och urlastning får hästen inte lämnas utan tillsyn utan bör hållas av en för detta kompetent person. Kuskarna skall vara väl förtrogna med de olika fordonens användning.

Snabbhet vid anspänning skall alltid iakttags. Vid hemkomsten skall vagnen genast ställas i ordning för ny uttryckning. Anmälan om återkomsten görs i vakten. Då sjukkorgen införs i vagnen skall det göras med försiktighet så att stötar undviks.

Polisen bör uppmanas att förhindra att åskådare blir för närgångna vid hämtning av sjuka.

Vid körning över rännstenar, spårvägsspår etc. skall dessa passeras snett, dvs. inte av två hjul samtidigt, för att undvika stötar.

De sjuka skall behandlas hövligt och framställda anmärkningar tas med lugn, eftersom dessa oftast bara är yttringar av nervositet hos den sjuke.

Efter verkställd körning återvänder skjutsen i långsam takt och vid inkörningen till stationen övergår till skritt.

----





Nils Djurklou (1864 – 1951) var brandchef 1905 – 1924. Här deltar han i jubileumskortegen 1944 när brandkåren fylle 50 år.