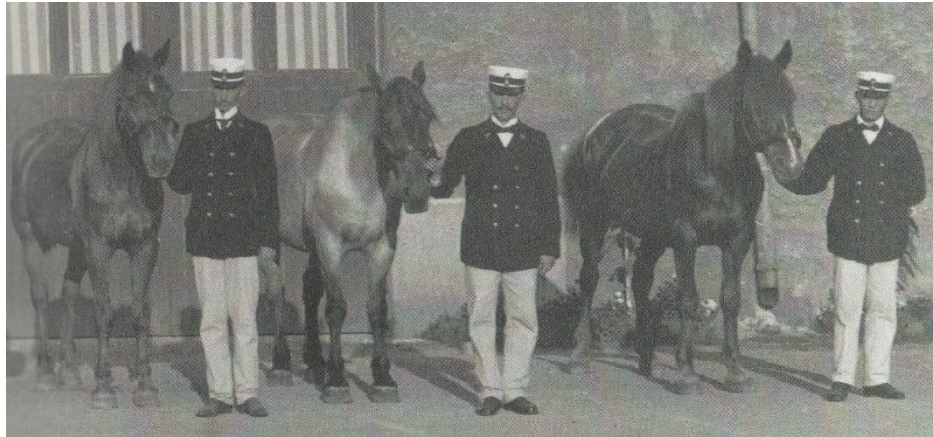
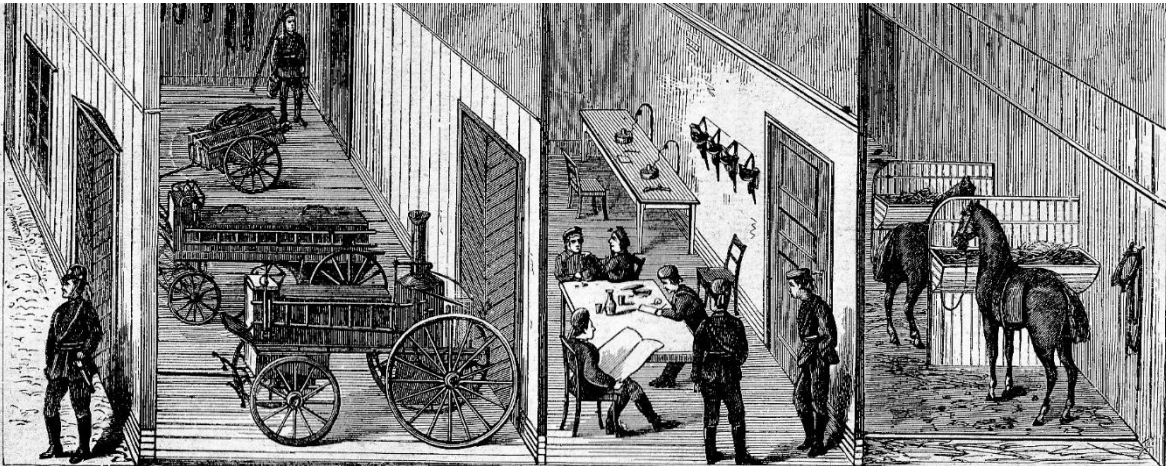




Brandkårens hästar



Innan bilar fanns sköttes alla transporter med häst och vagn. Så var det också för brandkåren som hade egna eller lånade hästar. Hästar och brandmän arbetade tillsammans och större kårer hade stall på brandstationen. Hästarna var viktiga, väl omskötta och de motionerades dagligen. Hästarna visste vad ett larm innebar och när brukens stora arbetshästar hörde brandsignal hastade de iväg mot spruthuset. Heltidskåren använde svenska varmblod (halvblod). Det var en hästras som utvecklades ur den svenska lanthästen främst för militärt bruk. Mindre brandkårer anlät ortens arbetshästar. Denna text är ett sammandrag från klubbens notiser och artiklar samt "hästtidens" regler.

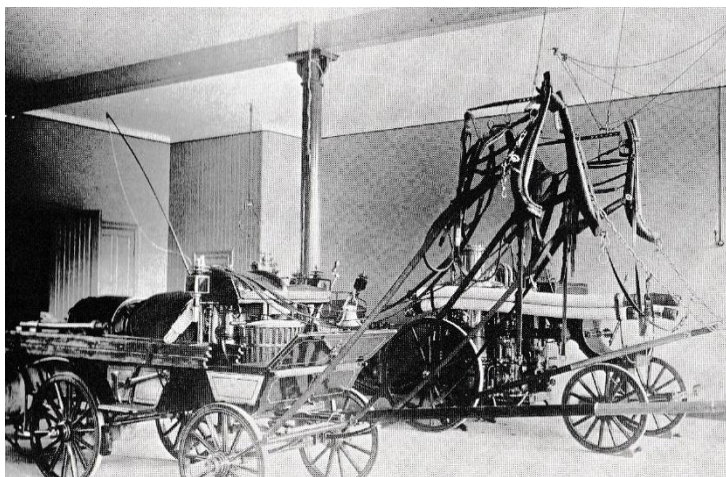


Karlstads brandreglemente från 1718 reglerade hur man fick fram tillräckligt med vatten för brandsläckningen. Först tillkallades samtliga åkare. Äldermannen skulle säga till dem att komma med hästar, kärror och släpor inklusive vattentunnor eller kar. Därutöver fanns tio karlar utsedda för att arbeta med vattenförsörjningen. På sommaren skulle åkare och de som hade skjutstjänst ständigt ha tre hästar i beredskap. Äldermannen och förmanen för skjutarna ordnade detta så att alla som berördes hade lika stora besvär.

Skulle eldsvåda uppstå den tid som hästarna gick ute så skulle åkarna och de som var anlitade hämta de hästar man kunde komma åt både i staden och på markerna.

Åkarna och alla andra skulle göra detta skyndsamt. Tre herrar hade ansvar att driva på och se till att hästarna kom fram utan hinder. Vid behov fick de anlita ytterligare personer för att köra vatten och kunde också begära flera vattenkar från grannskapet och anvisa var de behövdes.

Ett nationellt förslag om brandordningar från 1795 stadgade att åkare och formän skulle indelas för eldsläckningsarbete. Nödigt antal hästar skulle ständigt hållas på stall, även under den tid de brukade vara utsläppta på bete.



Kristinehamn brandordning från 1827 krävde att gårdsägare som inte hade hus vid älvarna skulle ha ett fyllt vattenkar på gården. Hästägare skulle ha tre vattentunnor stående på kärra eller drög (släde).

Ordningsstadgan för rikets städer 1862 hade trafikregler som innebar att man inte fick fara fram överdådigt, så att annan kunde skadas, på allmän väg, gata eller torgplats. Om så skedde kunde man enligt strafflagen dömas till böter från och med två till och med tjugo riksdaler. Samma

gällde om man på gata, torg eller annan allmän plats körde eller red ovarsamt, eller vid vändningar i gathörn eller vid om man vid färd mellan gård och gata körde eller red utan stor varsamhet.

Brandordning i Karlskoga kyrkby 1885 stadgade att varje hästägare var skyldig att vid eldsvåda och övning köra fram vatten, hämtat där brandchefen bestämde.

Brandordning för Karlstad 1891 angav att vid eldsvåda skulle erforderligt vatten lämnas från stadens vattenledning. Då det rådde stark köld skulle de som hade inmurade pannor eller ångpannor värma vatten till sprutornas behov. Stadens hästägare skulle vid allmän signal om eldsvåda inställa sig vid de spruthus som de blivit tilldelade

Karlstad brandkår hästar ca 1892

När Karlstads nya brandkårens startades i november 1891 åtog sig Färjestads bryggeriaktibolag att mot en ersättning av 140 kronor om året varje natt ställa två av sina hästar på brandstationens stall. Eftersom dessa hästar, på grund av sina tunga och långsamma rörelser, visade sig vara olämpliga brandtjänst inköptes ett par arbetshästar som skulle vara i tjänst både i stadstädgården och brandkåren. Men vid flera tillfällen visade detta arrangemang medföra olägenheter genom att hästarna ej ögonblickligen stått till brandkårens förfogande. Då begärde brandstyrelsen att tvenne hästar ställdes uteslutande till brandkårens tjänst. Stadsfullmäktige beviljade detta och därefter överlämnades stadsträdgårdens hästar helt och hållet till brandkåren. Tydligt var att hästar avsedda till brandtjänst otvivelaktigt behöver annan träning än vad draghästar behöver. Man fann även att hästar som hela dagen gått i släparbete inte, vid en brand, kunde ansträngas som då är nödvändigt.



Bilder här och på sidan ett är från Karlstads brandkår

Det var svår snöyra när det började brinna på Herrhagen i Karlstad i februari 1893. Brandtelegrafens ledningar hade kommit i kontakt med varandra och var ur funktion så man sprang till brandstationen för att larma. Sedan tog det hela 40 minuter att köra dit i snön. Brandposten var ca 800 meter bort och alla slangar utom en gick åt. Huset var nästan helt nedbrunnet när vattnet kom på.

Tidningen skrev att man borde haft medar som kunde bära den tunga sprutan. Medar fanns men de var så smala att sprutan sjönk lika djupt i snön som med hjulen. Dessutom menade man att det var nödvändigt att på ett eller annat sätt skaffa lämpligare hästar till brandkåren. De använda hästarna, som tillhörde ett bryggeri, var alltid uttröttade av dagens arbete och dessutom invanda i en jämna lunk och omöjliga att få fram så hastigt som behövdes. De raska brandsoldaterna sparade sig däremot inte.

I november samma år skrevs att med de nyanskaffade hästarna var man framme vid en brand på Herrhagen efter bara 14 minuter och huset räddas. Det var en "vacker bragd".

Instruktionen för Karlstad brandkårs vattenavdelning 1896 skrev bland annat att chefen för vattenavdelningen skulle noga utröna och skriftligen anteckna belägenheten av alla vattenhämtningsställen inom och invid staden. Det gällde både på allmänna platser och i enskilda gårdar. Han skulle årligen lämna förslag till brandchefen om fördelning av disponibla dragare till vattentunnor. Vid eldsvåda skulle denne chef ordna fram vatten på bästa sätt.

Där markens beskaffenhet försvårade körning av vattenhämtningskärlen till sprutorna borde större kar anskaffas för att tjäna som reservoar. Därifrån kunde man med langning få fram vatten till sprutorna. Ordningmännen skulle visa vattenkörare vart de skulle köra.

Karlstads brandordning 1911 skrev om körning; Vid utryckning till eldsvåda eller övning är det för brandkåren tillåtet att färdas hastigare över stadens gator och allmänna platser, än för andra åkande är medgivet, men skall vid dylika tillfällen från brandkårens fordon ges signal med brandhorn eller ringklocka och vare andra trafikanter skyldiga att vika ur vägen.

Mönsterbrandordning 1916

Grannar och övriga inom branddistriktet boende personer, som är ägare av arbetshästar och för vattentransport tjänliga fordon, äro skyldiga att utan särskild ersättning ställa dessa till brandmästarens eller dennes ställföreträdarens förfogande.



Utryckning i Stockholm med brandchef Bruno Hollstén

Lokala brandordningar hade också trafikregler. 1911, på hästbrandkårens tid, gällde i Karlstad; ”Vid utryckning till eldsvåda eller övning är det för brandkåren tillåtet att färdas hastigare över stadens gator och allmänna platser, än för andra åkande är medgivet, men skall vid dylika tillfällen från brandkårens fordon givas signal medelst brandhorn eller ringklocka och vare andra trafikanter skyldiga att vika ur vägen

1910 hade Karlstad brandkår sju hästar varav fyra gick i stadens arbete och hade andra uppgifter under dagtid. De sista hästarna såldes 1926.



En svängel¹ från de sista två hästarna sparade och visades på en brandutställning 1962 – nu finns den i Storfors Spruthus

I utställningen finns ett par hästdragna vagnar med motorspruta och redskap. Vi visar även de medar som sattes på kärrornas hjul vintertid.

¹ Svängel användes som förbindelse mellan vagn och en eller två hästar. Den gjorde färden mindre ryckig

Diverse notiser från vår hemsida;

1827	Ny brandordning i Kristinehamn, två hästar skaffades.
1829	En entreprenör fick uppdrag att hålla med hästar till brandkåren i Karlstad
1902	551 man fanns med i Filipstads brandrulla. Dessutom var 24 hästar inskrivna.
1904	Den ståtliga brand- och polisstationen i Arvika stod färdig och inrymd i det nya stadshuset. En borgarbrandkår med 20 man ordnades. Dragkärror hade hittills användes till all transport men nu skaffades två hästar.
1905, nov 1	Kristinehamn fick sin första heltidsanställda brandman. I början hade man bara en handdragen utryckningsvagn - en häst ansågs inte nödvändig.
1905	Skoghalls sågverk skaffade en hästdragen motorspruta – den visas i Spruthuset
1906, jan	Brandstyrelsen i Karlstad beviljades anslag på 700 kr för att köpa en tredje häst till brandkåren och för att anställa en hästskötare.
1906	Brandrullan i Kristinehamn innehöll 1150 man fördelade på olika avdelningar. Kåren fick sin första utryckningsvagn – en hästdragen "Billmankärria" med materiel.
1921	1165 man fanns i Filipstads brandrulla. Dessutom var 27 hästar och fyra bilar inskrivna.
1924	Arvikas brandhästar såldes och en bil köptes för att transportera motorsprutan.
1941	Inrättades borgarbrandkår i Östra Fågelvik. Kåren skulle bestå av 30 man. Två brandsprutor skaffades som till en början drogs med häst och vagn.
1903 dec 1	Brand i Karlskoga, Ekstrandska huset vid torget, varvid kyrkan hotades. En del av byggnaden räddas och där kunde handel fortsätta. Hjälp kom från Bofors bolagets ångspruta. 40-50 hästar körde vatten från sjön.



Hästar i arbete vid brandsläckning i Härnösand 1877

Det var ofta svårt att få fram vatten till pumparna. En artikel i fackpressen från början av 1900-talet förklarade och gav tips; En spruta med en cylinder på 110 mm diameter ger vid pumpning 140 liter/minut. En vattenvagn som rymde 1400 liter kanske behövde 4 minuter för att köras tom till ett

vattentag. Där gick det åt 8 minuter för att fylla och starta återfärden som också tog minst 8 minuter. Vagnen var borta från sprutan ca 20 minuter och då hade man kunnat pumpa 2800 liter. Det behövdes därför tre sådana vagnar för att försörja en spruta med vatten. Sex man behövdes för att hålla sprutan i drift. Man får aldrig riskera ett vattenavbrott för då tar sig branden igen. Rådet blev att räkna noga på lämplig storlek på spruta och öva vattenkörning med hästvagnar eller tvåhjulig kärror.

Några av klubbens artiklar berör brandkårshästar

Det började med att paret Carlsson som bodde i huset vaknade av smällar och knakningar. Eld syntes i mellantaket. Carlsson försökte först släcka med det vatten som fanns i köket. Grannarna väcktes och kom med mera vatten. När detta inte hjälpte så räddade man de två barnen och bar ut möbler. Någon sprang för att påskynda släckningsredskapens ankomst. Rättare Falk, på Storfors gård, ringde i gårdens klocka och börja sela hästar för vattenkörning. Gårdens jungfru sprang och väckte kusken Carlson och sedan till portvakten i Rörverket för att få honom att blåsa brandsignaler. (Storfors 1911)

Sprutan dröjde och man sökte efter orsaken. Vid spruthuset var ångpannan påeldad men hästarna saknades. Två hästar behövdes, de hade varit på arbete men på väg att hämta sprutan. Detta fördröjdes då hade man glömt rätt seldon. Efterhand kom sprutan fram till branden med slangar och annan utrustning. Där skrämdes hästarna av rök och lågor och sprutan fick dras för hand den sista biten ner till bäcken. (Munkfors 1910)

Berättelse från Arvika brandkår av Håkan Roswall (född 1908) vid en intervju 1999. Hans far var brandchef och landsfiskal. ”Först hade man en materielkärra som drogs för hand av fyra karlar. På redskapsvagnen fanns slangar, brandposthuvuden och ett par stegar. Sedan skaffade man två hästdragna vagnar. En med en motorspruta - en Penta-Revolver. Två hästar köptes, en stallkarl anställdes och ett stall byggdes på gården. Selarna hängde i taket. Man fick träna att sela på utan att hästarna ryggade. Som pojkar tyckte vi det var spännande. Vi åkte med hästarna i korgslädar på vintern - de var tvungna att träna. Hästvagnen skulle ha medar på vintern och en gång skulle två kommunalare sätta på medarna. De måste då lyfta ett hjul i taget. De orkade inte. Då kom överkonstapel Lundgren, som var en stark man, och lyfte själv upp hjulen.”

Motoriseringen - nyhet som medförde viss misstro

I äldre texter beskrivs en viss misstro mot brandbilar som ersättning för hästar. Hästarna var kända och personalen var vana att hantera dem. Man befarade att det skulle ta längre tid att komma iväg vid ett larm för det kunde vara svårt att starta bilar. I instruktion för Scaniabilar anges att man vid igångsättning ska se till att bensin fanns i förgasaren, att gasreglaget är riktigt inställt – lite mindre än hälften, att tändningen stod på ”sen tändning”, att växelspaken var i nolläge och att handbromsen var tilldragen. Vintertid kunde man underlätta start genom att öppna pyskranen och hälla några droppar bensin i vare cylinder eller före start fylla kylaren med varmt vatten. Bilarna kunde ha batteri men vevstart var alltid möjlig. (Föreskrifter om brandskydd och eldsläckning för Linköpings stad 1916)

Linköping brandordning och reglemente från 1914

Ägare av hästar och tjänliga fordon bör genast då allmänna brandstyrkan larmas hålla sig redo att på brandchefens kallelse biträda med vattenkörning samt med forsling av gods som bärgats undan elden.

När behov finns att stalla hästar på brandstationen beordra en brandsoldat som kusk. Han skulle sköta hästarna enligt en detaljerad lista. Bland annat motionera dem två timmar varje dag. Vid framkomst till eldstället ska kusken ägna hästarna den största omsorg och se till att de vid behov får täcke på sig och att de vid kyla förs fram och åter i närheten av redskapen.

Vid utryckning skall kusken särskilt rätta farten efter vägbanans beskaffenhet och vägens överskådlighet och att särskilt iaktta försiktighet i gatukorsning, vid passerande av järnvägsspår odyl.

Ur årsberättelser från Linköpings brandkår om vinterväglag.

De nya bilarna hade svårare än hästar ta tid fram i snöväder. Under några år behövde man ta in hästar i samband med snöväglag.

1915 - Brandkårens fyra hästar har efter kårens automobilisering blivit obehövliga och försålda för ett pris av kr 3 400. Erfarenheterna under den gångna snöintern har dock visat nödvändigheten av att fortfarande vid vissa tillfällen ha åtminstone ett par hästar uppställda på brandstationen, vadan överenskommelse härom måste träffas med någon av stadens åkare eller annan anordning vidtagas.

1917 Hästar hava endast under tiden 9-25 januari varit erforderliga på brandstationen. Orsaken till att kåren största delen av den snörika vintern kunnat reda sig utan hästar torde vara att söka dels i en bättre gatuhållning än under vintern 1915-16 och dels i den omständigheten att snön kom i repris. Den först komna snön hann sålunda packa sig så att vägbanan blev bärande även för automobiler, innan ny snö började falla. Så länge man riskerar ett halvmeterdjupt snötäcke på stadens gator, blir brandkåren ej fullt oberoende av hästar.

1918. Hästar har på grund av snöförhållanden varit erforderliga på brandstationen ungefär samma tid som 1917, eller från den 10e till 26e januari. De hava betingat en kostnad av 17 kronor per par och dag.

1919 Hästar ha ej under året på grund av snöförhållanden behövt uppställas på brandstationen.

