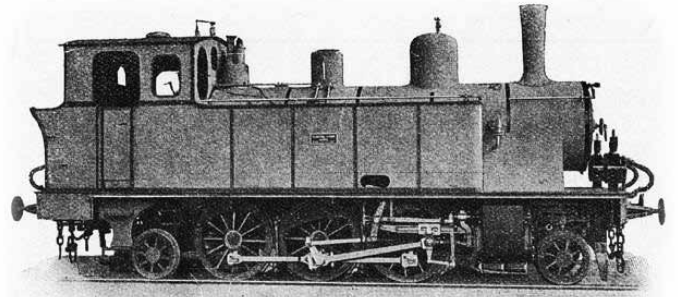


*Fabrikbillede af et af lokomotiverne KSB nr. 7 - 10. Lokomotivtypen var en typisk repræsentant for de mange større tanklokomotiver leveret til danske privatbaner fra firmaet Henschel i Tyskland i begyndelsen af 1900-tallet.*

*I den medfølgende billedtekst angaves lokomotivets trækkeevne til at være 4750 kg. Det var dog optimistisk sat, da det "kun" var 3355 kg (Danmarks Jernbanemuseum fot.).*



# MINDRE LOKOMOTIVER

## overtaget fra København-Slangerup Banen og Sydfyenske Jernbaner

Af Steffen Dresler

### INDLEDNING

I 1948/49 overtog DSB København-Slangerup Banen (KSB) og Sydfyenske Jernbaner (SFJ) med alt deres materiel. Blandt de overtagne lokomotiver fra KSB (Slangerupbanen), var en type på i alt to toglokomotiver, hvor det påregnedes, at de begge senere skulle anvendes som rangerlokomotiver. Af de overtagne lokomotiver fra SFJ, var der tre typer på i alt syv lokomotiver, der ved SFJ alle var blevet anvendt som rangerlokomotiver. Det ene af de to tidligere af Slangerupbanens toglokomotiver blev hurtigt henstillet og derefter udrangeret i 1950. Det andet fik efter en mindre ændring både en literbetegnelse samt et nummer, der stammede fra tidligere udrangerede DSB-lokomotiver. De tre sydfynske typer skulle angiveligt alle have en literbetegnelse ved DSB, der lå tæt op af det DSB rangerlokomotiv, de passede bedst til ydelsesmæssigt, og yderligere tilføjet bogstavet "F" for Fyn til hovedlitra. Tilsyneladende fik kun ét lokomotiv en DSB-literbetegnelse og nr. Men da både Slangerupbane- og SFJ-typerne ikke passede ind i DSB's egne materieltyper og derfor var enere, ligesom DSB selv havde tilstrækkeligt med egne rangerlokomotiver til denne tjeneste, blev de tidligere SFJ-rangerlokomotiver allerede udrangeret i 1949 og 1950, mens det tidligere Slangerupbanen-lokomotiv blev anvendt frem til 1952.

I denne artikel er emnet ovennævnte lokomotivers historie fra de blev bygget og indkøbt over deres skiftende anvendelse og ejerskab til deres "efterliv" og frem til de blev udrangeret og endelig ophugget. Artiklen er bevidst udarbejdet i en kendt tradition inden for det jernbanehistoriske miljø i både Danmark og udlandet, en tradition der primært kortlægger data og faktuelle oplysninger. Indledningsvis vil jeg kort reflektere over tilgangen til emnet og redegøre for det anvendte kildemateriale.

*Stationen i Slangerup kort efter banens åbning, postkort (Danmarks Jernbanemuseum).*

### DET ANVENDTE KILDEmateriale

I tilgangen til emnet har jeg først og fremmest været interesseret i præcist at følge lokomotivernes skæbne gennem hele deres funktionstid og især deres anvendelse og historie efter overgangen til DSB. Artiklens bygger derfor i det væsentligste på kildemateriale i form af dokumenter, der er udfærdigede af DSB's Maskinafdeling eller sendt til denne afdeling fra en af DSB's to maskinafdelinger, den ene på Sjælland-Falster og den anden i Jylland og på Fyn. Materialet befinder sig for omkring halvdelen vedkommende i Maskinafdelingens arkivsager i Rigsarkivet (RA), i øvrigt jf. kildefortegnelsen sidst i artiklen. Den anden halvdel af materialet, der ligger til grund for artiklen, er kopier/genparter af kildemateriale, som nu er i privateje. Sidstnævnte er næsten alle indsamlede af tidligere DSB-ansatte med en stor interesse for emner af samme art som artiklens, lokomotiv- og vognmateriellets anvendelse og historie.

Under indsamling af kildemateriale til artiklen måtte det imidlertid konstateres, at specielt de pligtafleverede dokumenter til Rigsarkivet, ikke altid indeholdt den type af dokumenter, som var anført og forventet, hvilket ikke gjorde indhentning af informationer lettere. Ligeledes måtte det konstateres, at eventuelle svarskrivelser ej heller var opbevaret som forventet.

Det anvendte kildemateriale er dog, på trods af ovennævnte mangler, den bedste kilde til det emne, artiklen søger at beskrive – om end mange informationer har måttet verificeres andetsteds. Ved at anvende originalmaterialet er det lykkedes at få enten be- eller afkræftet mange tidligere antagelser, der i flere tilfælde har været enten forkerte eller fejlfortolkede.

### KØBENHAVN-SLANGERUP BANEN

I 1906 åbnede den private jernbane mellem København Lygten på Nørrebro og Slangerup (KSB) (Thomassen 1980, Thomassen 1981). Banen var anlagt primært for at tilgodese befordringen af kalk, sten og grus fra områdets talrige grusgrave samt en forventet persontrafik for de nye bydannelse langs banen. Sekundært skulle banen betjene udflugtsstrafikken



*KSB nr. 10. Lokomotivet blev overtaget af DSB i 1. april 1948 som "Nr. 10", men allerede udrangeret i 1950. Modsat sit søsterlokomotiv nr. 9, blev det ikke udstyret med fuldt trykluftudstyr og fik litra B. Nr. 10 var oprindeligt udstyret med vakuumbremser, men den er afmonteret, nok fordi man på fotograferingstidspunktet forventede, at både den og nr. 9 skulle udrangeres til fordel for diesellokomotiverne. Lokomotivet klargøres her til at køre forspand med en større togstamme sammen med diesellokomotivet KSB M1. Men da lokomotivet ikke kunne afbremse togstammen, måtte det køre som forspandslokomotiv. Lokomotivet er fotograferet den 19. februar 1939 på Nørrebro, Lygten station (James Steffensen fot., arkiv Lokomotivet).*

til de store sø- og skovområder med Furesø og Hareskoven som de primære udflugtsmål. Efter 1. Verdenskrig måtte man dog erkende et fald i persontrafikken, mens godstrafikken holdt sig på det forventede. I slutningen af 1920'erne var økonomien så dårlig, at de berørte kommuner langs banen overtog driften. 2. Verdenskrig havde den konsekvens, at persontrafikken, især på søn- og helligdage, steg helt uventet. Efter krigen blev økonomien for alvor forringet bl.a. på grund af oprettelsen af flere lokale busruter, en stigning i privatbilismen samt ikke mindst manglende muligheder for vedligeholdelse af banen som helhed under krigen og en deraf næsten opslidt lokomotiv- og vognpark. Efter forhandlinger overtog staten (DSB) banen pr. 1. april 1948 med alt dens rullende materiel (Wilcke og Plum 1982).

### **DSB LITRA B NR. 301 OG DSB NR. 10**

I 1905 købte Slangerupbanen fire nykonstruerede type 0-C-0n2T lokomotiver fra fabrikken Cockerill i Belgien, der fik driftsnumrene KSB nr. 1. – 4. Ligeledes blev der fra DSB købt 2 ældre mindre lokomotiver for persontrafikken, tidligere DSB litra P, der fik nr. KSB 5 og 6. Men disse sidstnævnte lokomotiver falder uden for denne artikels emneområde, hvorfor de ikke behandles yderligere. De fire lokomotiver, nr. 1. – 4., var konstruerede på DSB's tegnestue, men det viste sig dog allerede ved deres idriftsættelse, at de ikke levede op til forventningerne. Derfor blev de mere eller mindre tvangs-solgt til DSB i 1909 (Dresler 2009).

Men allerede i 1907 anskaffede Slangerupbanen et 1-C-1n2T fra fabrikken Henschel & Sohn i Tyskland, der blev suppleret i 1908 og 1909 med yderligere tre lokomotiver. De fire Henschel lokomotiver fik betegnelserne KSB nr. 7 – 10 (Bay 1977).

Henschel-lokomotiverne var moderne og solidt konstruerede, næsten normallokomotiver (Normal = Standard), der i flere udgaver blev leveret til andre danske privatbaner. Lokomotiverne var udstyret med pladerammer og den udvendige våddampsdampmaskine var pasboltet til rammen. Lokomotivet havde overliggende fladglidere og udstyret med den mo-

derne Heusingerstyring. Forløberen var en énakslet bogie af system Krauss-Helmholtz, der styrede lokomotivet ind- og ud af kurver. Efterløberen var fast lejret i rammen. Fødevandet blev opbevaret i to store sidevandskasser og kulbeholdningen i en udbygning bag det helt lukkede førerhus. På kedelryggen var foruden dommen, en sanddommen. Kedlen var udstyret med to normale injektorer og kedelventilerne var monteret på forreste kedelstimmel (en af evt. flere rørdele en kedel er sammensat af). Lokomotivet blev udstyret med vakuumbremser, og ledningen ført både frem og tilbage. Desuden havde lokomotivet en vægtstangsbremse.

De fire lokomotiver blev indledningsvis anvendt i forbindelse med godstrafikken og ikke mindst de mange tog med grus eller andre bygningsmaterialer fra grusgravene omkring Slangerupbanen.

Som et supplement til Slangerupbanens to toglokomotiver for persontrafikken, KSB nr. 5 og 6, blev lokomotiverne dog hurtigt også indsat i persontrafikken, især på helligdage eller i sommerperioderne, hvor antallet af rejsende til skovområderne nordvest for København var stort og krævede næsten alt personvognmateriellet anvendt.

Slangerupbanen var et af de første selskaber, der satsede på dieseldriften til erstatning for dampen, og i begyndelsen af 1930'erne, og frem til 1934 modtog banen i alt fire nybyggede danske diesellokomotiver fra Burmeister & Wain i København (Christensen og Poulsen, 2005). Yderligere fik Slangerupbanen som det første jernbaneselskab i Danmark bygget og anvendt styrevogne i forbindelse med diesellokomotiverne, hvilket medførte hurtigere omløb og dermed muligheden for at gennemføre flere tog dagligt.

I forbindelse med anskaffelsen af de sidste to diesellokomotiver kunne Slangerupbanen udrangere de to ældste lokomotiver, KSB nr. 7 og 8, i 1934 (Bay 1977), hvorfor de to resterende lokomotiver, KSB nr. 9 og 10, blev anvendt i godstrafikken som forstærkning i persontrafikken eller som nedbrudsreserve. Denne tjeneste bestred de helt frem til begyndelsen af 2. Verdenskrig, da manglen på brændolie og benzin stoppede for anvendelsen af motormateriellet.



DSB litra B nr. 301 ved den tidligere KSB-remise på Nørrebro station, der havde forkortelsen "Nøl" ved DSB. Lokomotivet fik monteret skorstensbånd (slips) og påklistret krone, nummer og litra på siden af vandkassen. Da lokomotivet var en absolut ener, blev det hurtigt udrangeret. Der var ikke mere brug for det på den nu kaldte "Hareskovbanen" (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

#### Tekniske specifikationer for litra B nr. 301 og DSB nr. 10

Type	1-C-1n2T
Cylinderdiameter	380 mm
Slaglængde	550 mm
Drivhjulsdiameter	1200 mm
Løbehjulsdiameter	720 mm
Kedeltryk	12 atm
Rist	1,5 m <sup>2</sup>
Kedelrørslængde	3400 mm
Hedefalde total	85,3 m <sup>2</sup>
Kedelmidte over skinne	2250 mm
Højde over skorsten	4010 mm
Akseltryk pr. 1., 2. og 3 driv- og kobbelaksel	9300 + 9300 + 9300 kg
Adhæensionsvægt	27900 kg
Brændselsbeholdning	1100 kg
Vandbeholdning	4500 kg
Tomvægt	30800 kg
Tjenestevægt	39500 kg
Akselafstand, fast	2600 mm
Længde total over puffer	9546 mm
Trækraft i krog ved drivhjul Ø1200 mm og cylinder Ø 380 mm:	3355 kg
Maksimal fremføringshastighed	70 km/t

#### Numerisk oversigt litra B nr. 301 og DSB nr. 10

Nr.	301	10
Bygget år	1909	1909
Fabrik	Henschel	Henschel
Nr.	9310	9311
Oprindelig	KSB nr. 9	KSB nr. 10
Ibrugtaget KSB/DSB	01-04-1948	01-04-1948
Udrangeret	1952	1950

Sammen med indlejede damplokomotiver fra andre privatbaner gjorde KSB nr. 9 og 10 nu tjeneste i den daglige person- og godstrafik krigen igennem. Og da krigen havde medført et stop for anvendelsen af busser, ligesom skovområderne langs banen var blevet meget populære besøgsmaal i weekender og ferier, blev damplokomotivmateriellet anvendt næsten døgnet rundt.

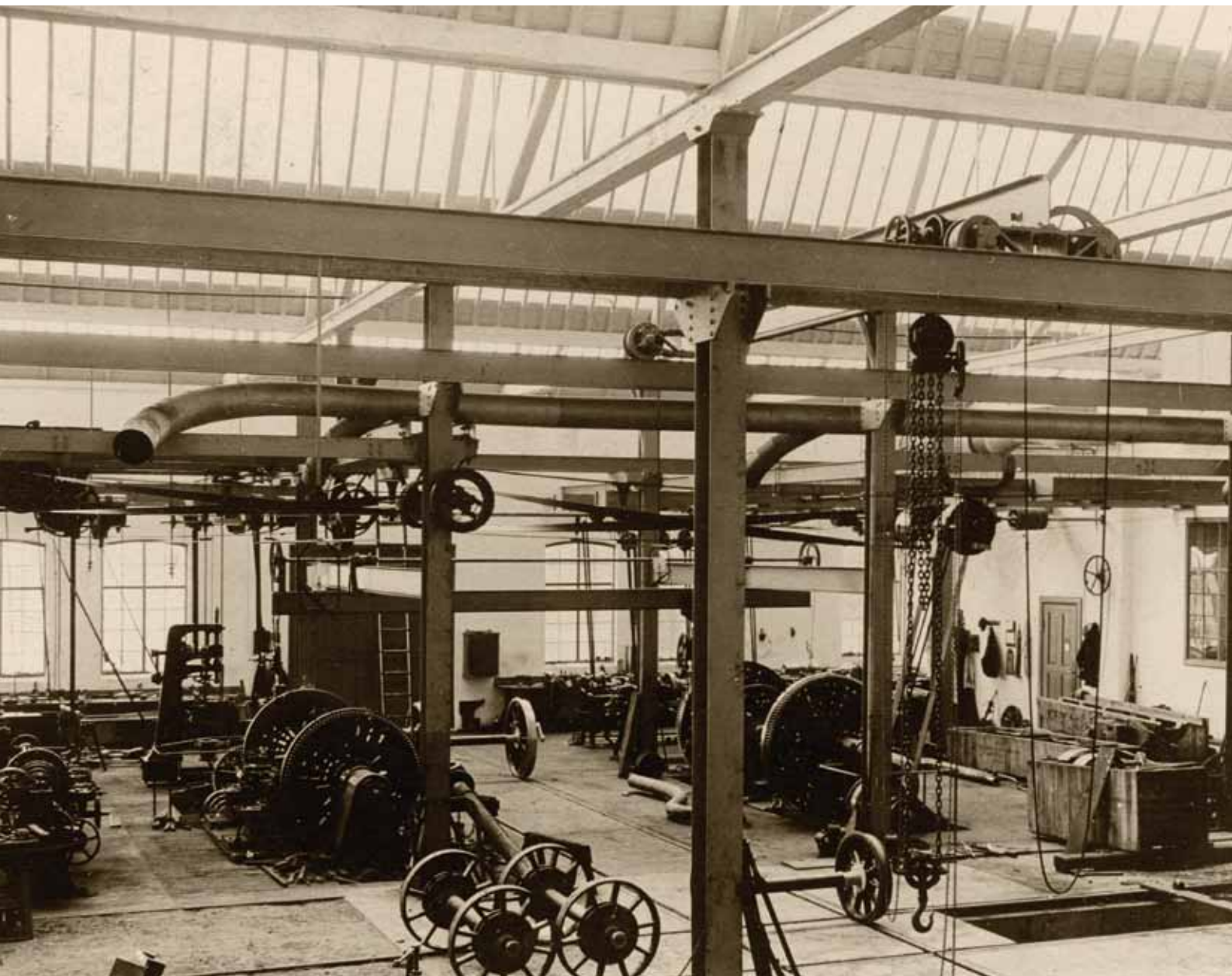
Da krigen sluttede i maj 1945, fortsatte KSB nr. 9 og 10 et stykke tid derefter med deres opgaver, indtil der var kommet tilstrækkeligt med brændolie for diesellokomotiverne. Men alt materiellet var ved at være nedslidt, og Slangerupbanen måtte leje et antal DSB litra G-lokomotiver samt et antal litra CR-vogne for at kunne gennemføre driften (Thomassen 1980, Thomassen 1981).

Økonomisk så det ikke for godt ud for Slangerupbanen trods et stigende antal kørte passagerkilometer, så den 1. april 1948 overtog DSB Slangerupbanen med alt materiellet. DSB fortsatte driften ved at anvende litra G-lokomotiver og nu også litra O-lokomotiver på banen. Disse lokomotivtyper passede faktisk også meget bedre til trafikken end de oprindelige KSB lokomotiver.

KSB nr. 9 og 10 blev herefter anvendt som rangerlokomotiver på Nørrebro-Lygtten (Nøl) Station. Lokomotiverne fik betegnelserne DSB 9 og 10. Hvis begge lokomotiver skulle fortsætte i tjeneste ved DSB, skulle de imidlertid have gennemført en såkaldt "Stor reparation" (S-rev.). Tilsyneladende ville man slet ikke ofre penge på nr. 10, hvorfor det allerede blev hensat og udrangeret i 1950. Nr. 9 var i en så god stand, at det besluttedes, at det skulle have S-rev. Samtidig hermed skulle det udstyres med fuldt trykluftudstyr. På grund af de store sidevandkasser blev trykluftpumpen monteret helt fremme ved røgekammeret på venstre side. Trykluftledningerne blev ført både frem- og tilbage på lokomotivet, således at lokomotivet ikke skulle vendes, men evt. kun løbe om, hvis det blev anvendt som toglokomotiv.

Efter S-rev., blev nr. 9 indsat som DSB litra B nr. 301. Litra B var blevet ledigt, da sidste lokomotiv af det oprindelige litra blev udrangeret i 1931. Driftsnummer 301 var oprindeligt også

*Sydfyenske Jernbaneselskabs værksted i Odense  
som det tog sig ud på selskabets nytårskort i 1907  
(Danmarks Jernbanemuseum fot.).*



anvendt af et andet lokomotiv, nemlig litra O nr. 301, der var blevet udrangeret i 1937. Til slut fik lokomotivet også det rød/hvide/røde slips på skorstenen.

Lokomotivet optaget i DSB Driftsmaterielfortegnelsen (DRM) som litra B pr. oktober kvartal 1949. B 301 rangerede herefter på Nøl og var reserve på Slangerupbanen. Det har sandsynligt også været anvendt som reserverangerlokomotiv "på den anden side" af hovedsporene på Nørrebro og Lersøens rangerbanegårde. Men da lokomotivet var en ener, ville man ikke ofre yderligere penge, så da lokomotivet igen faldt for en S-rev., blev det henstillet på Nøl og udrangeret. Men dette er ikke bemærket i DRM. Begge lokomotiver blev senere ophugget.

## SYDFYNSKE JERNBANER

Sydfyenske Jernbaneselskab (SFJ) var i princippet en sammenlutning af privatbaner samt én statsfinansieret jernbane, men alle forvaltet af det private selskab SFJ. Strækingsnettet omfattede Odense-Svendborg, Ringe-Fåborg (RFB), Ringe-Nyborg (RNB), Svendborg-Nyborg, Odense-Nørre Broby-Fåborg (ONF) og endelig Svendborg-Fåborg (SFB). Alle banerne blev drevet med en fælles materielbenyttelse ligesom også anvendelsen af personale var fælles. Dette gjorde hele systemet fleksibelt. Som andre baner led især de mindre SFJ-baner under de økonomiske konjunkturer i 1930'erne. Der blev fremsat flere forslag til redning af banerne, hovedsageligt i form af, at staten (DSB) enten skulle overtage eller forpagte driften på de forskellige baneafsnit. På trods af rimelig gode økonomiske forhold under 2. Verdenskrig måtte man dog konstatere, at det blev nødvendigt, at staten overtog næsten hele nettet fra og med 1. april 1949 (Viinholt-Nielsen 1976).

### DSB LITRA FF NR. 109

SFJ nr. 9 navngivet Baldur, var et af i alt tre lokomotiver bygget 1881 hos Esslingen. De to første lokomotiver blev anskaffet til Ringe-Fåborg banen (NFB) med nr. NFB 7 navngivet

Freyr og det andet med nr. 8 navngivet Freya. NFB var bygget af staten, men drevet af SFJ (Bay 1977).

Alle tre lokomotiver var bygget som C-koblede lokomotiver med tender og var af typen O-C-On2T2, og i øvrigt var SFJ nr. 9 det eneste lokomotiv af denne type hos SFJ. Lokomotiverne var tidstypiske med udvendig Allan-trick-styring, sandkasse på domene og udstyrede med vakuumbremser til brug for persontog på banernes strækninger. Mange detaljer gik i øvrigt igen på de på samme tidspunkt leverede andre lokomotivtyper til De Sjællandske Statsbaner, der også blev leveret fra Esslingen (Bay 1977).

De to lokomotiver til RFB blev begge udrangeret i 1924, mens SFJ nr. 9 blev fuldstændig ombygget i 1921 på SFJ's eget hovedværksted i Odense. Det kan diskuteres, om man kan tale om en ombygning eller en nybygning med anvendelse af dele fra det oprindelige lokomotiv. Lokomotivet blev totalt adskilt og genopstod som tanklokomotiv. Det har ikke umiddelbart kunnet afgøres, om den oprindelige ramme blev genanvendt, men under alle omstændigheder var denne højere og akselafstanden ændret på alle tre hjulpar. Da lokomotivet nu ikke havde tender, blev det udstyret med rammevandkasse og havde derfor ikke sidevandkasser. Kulkassen var placeret bag på førerhuset. Barrierepladen lå nu højere og over hjulene, der blev monteret nye fjedre og ophæng, ny kedel med overheder og ændret placering af dampdomene samt sandkasse og nye sikkerhedsventiler af typen Pop. Da kedlen nu fik overheder, blev lokomotivet selvfølgelig udstyret med nye cylindre med de nødvendige rundglidere. Også styringen blev ændret fra en Allan-trick til den mere moderne og nøjagtige Heusinger-type. Til sidst fik lokomotivet nye hjul. Om akslerne blev genanvendt har det ikke været muligt at afgøre. Af andre moderne tiltag havde lokomotivet et Wakefield-smøreapparat. Vakuumbremsen blev bibeholdt.

Som rangerlokomotiv og med samme nr. som før ombygningen blev det anvendt i Odense. Lokomotivet gjorde i hele sin tid ved DSB tjeneste i Odense. Tilsyneladende satsede man lidt mere på dette lokomotiv end andre af de små tidligere SFJ-lokomotiver, da det jf. kilometerbogen fra over-

### Tekniske Specifikationer litra FF nr. 109

	Oprindelig SFJ nr. 9	Ombygget (litra FF)
Type	0-C-0n2T2	0-C-0n2T
Cylinderdiameter	356 mm	330 mm
Slaglængde	508 mm	508 mm
Drivhjulsdiameter	1092 mm	1125 mm
Kedeltryk	8,5 atm	12 atm
Risteareal	1,00 m <sup>2</sup>	1,00 m <sup>2</sup>
Rørlængde	3175 mm	3170 mm
Hedeflade	48,00 m <sup>2</sup>	45,70 m <sup>2</sup>
Hedeflade, overheder		23,00 m <sup>2</sup>
Hedeflade total	48,00 m <sup>2</sup>	68,70 m <sup>2</sup>
Akseltryk drivhjul, 1-3	7500+ 6500 + 6500 kg	9400 + 9400 + 9400 kg
Adhæisionsvægt	20500 kg	28200 kg
Tomvægt	18300 kg	21800 kg
Tjenestevægt	20500 kg	28200 kg
Kedelmidte over skinne	1450 mm	1960 mm
Højde over skorsten	3500 mm	3400 mm
Akselafstand, fast	3500 mm	2800 mm
Længde over puffer	10972 mm	8300 mm
	med tender	
Trækraft i krog	3257 kg	3835 kg
Vandbeholdning	5000 kg (tender)	3500 kg
Brændselsbeholdning	2000 kg (tender)	900 kg
Maksimal fremførings- hastighed	45 km/t	45 km/t

### Numerisk oversigt litra FF nr. 109

Nr.	109
Bygget år	1881
Fabrik/nr.	Esslingen/1841
Oprindelig	SFJ 9
Ombygget	SFJ 1921
Overtaget af DSB	01-04-1949
Hensat	31-03-1950
Udrangeret/DSB	1950

tagelsen i april og frem til dets henstilling i marts 1950, havde kørt i alt 36.901 km eller 3.690 rangertimer (RA). Det var en ganske pæn ydelse.

Som SFJ-lokomotiv blev det optaget i april-juli kvartalsrettelsen i 1949 til DSB DRM som DSB litra FF nr. 109. Det blev dog allerede udrangeret ved oktober kvartalsrettelsen til DRM i 1950. Det er ikke bevaret for eftertiden. Det blev formentlig ophugget kort efter udrangeringen.

### DSB, ADMINISTRATIVT LITRA NF NR. 110

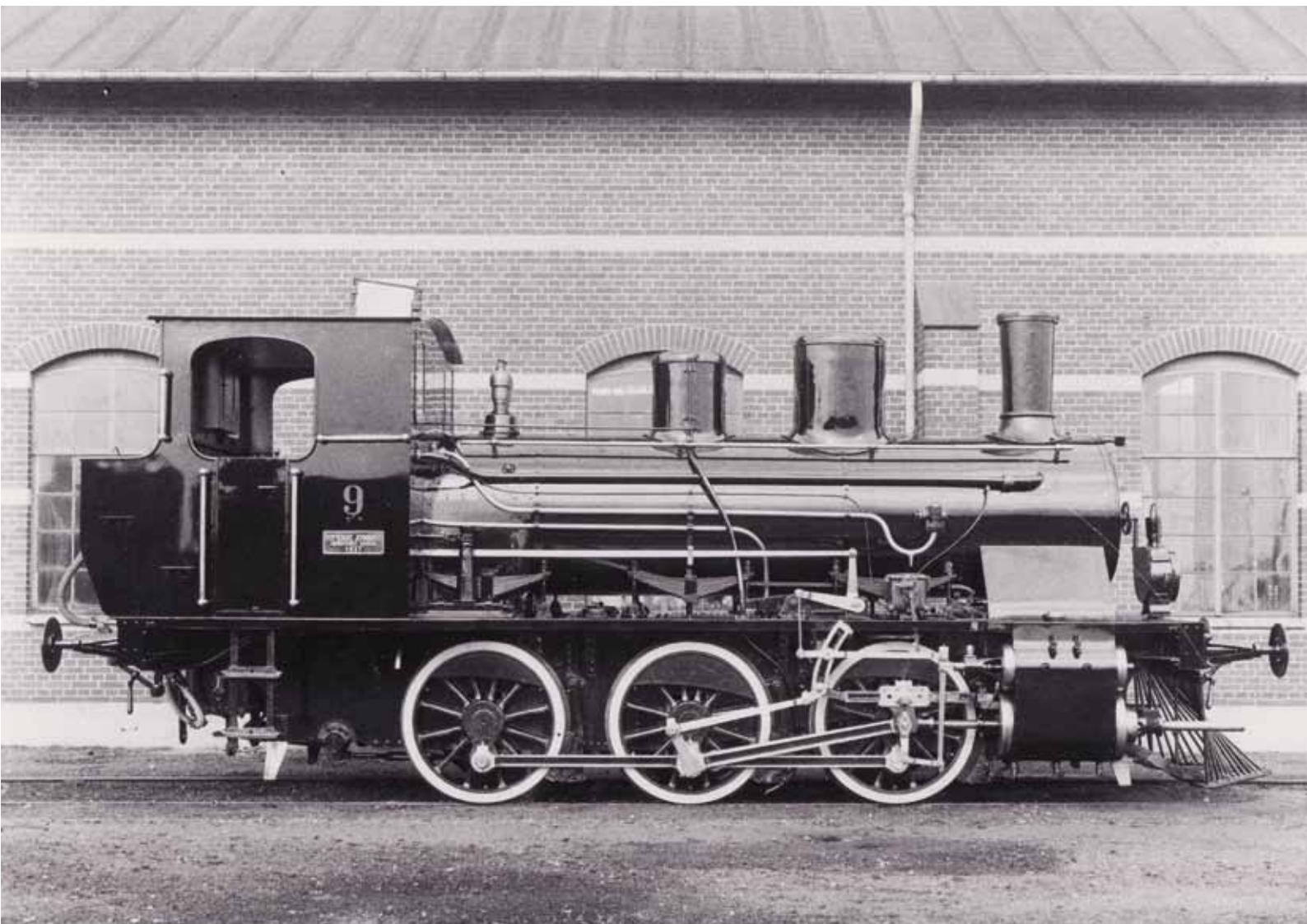
De fire små DSB litra M-lokomotiver fra 1873 var bygget hos Fletcher-Jennings and Co. og var udelukkende beregnet til rangering, men blev dog tilsyneladende til en vis grad anvendt som toglokomotiver fra 1878 i Aarhus. Måske netop dette tilskyndede DSB til at få leveret et antal lidt større lokomotiver, der var beregnet som toglokomotiver på mindre baner, eller med lokaltog på hovedbanerne (Dresler 2009).

Med udgangspunkt i M-lokomotiverne, bestiltes seks lokomotiver hos Maffei til levering i 1877. Officielt var de beregnet for "Drift af mindre Sidebaner" (DJM). I 1879 fik lokomotiverne litra N og med samme driftsnumre. I en senere optegnelse står de opført som "Rangerlokomotiver og Drift af mindre Sidebaner" (DJM).

I 1886 bestilte DSB-JF yderligere seks N-lokomotiver, men denne gang fra Esslingen. De fik numrene 180 til 185. De var godt to tons tungere end lokomotiverne fra 1877. Foruden vægtstangsbremserne havde de alle vakuumejektor, førerbremseventil og ledning.

I 1889 bestilte Sydfyenske Jernbaner et lokomotiv magen til Esslingen-lokomotiverne, DSB litra N nr. 180 - 185, der fik nummer SFJ 10 til brug for den lettere strækningsskørsel og sekundært rangering, specielt i Fåborg. SFJ nr. 10 blev 1. april 1949 overtaget af DSB. Det blev dog udrangeret allerede i 1950.

Ved de overtagne lokomotiver fra SFJ fik de enkelte typer normalt den litrabetegnelse, der lå nærmest et tilsvarende DSB-lokomotiv. Men i tilfældet med SFJ 10 var det jo teknisk som udseendemæssigt helt magen til DSB litra N nr. 180 - 185.



*Fabriksfoto af den næsten helt nyfremstillede SFJ nr. 9 ombygget i 1921 på SFJ værksteder i Odense. Et meget moderne lokomotiv at se på med rammevandkasse, det lukkede førerhus og Heusingerstyring. På kedelryggen ses fra venstre sikkerhedsventiler type "Pop", sandkasse, dampdom og skorsten. Det er uvist om lokomotivet ved overtagelsen i 1949 fik DSB litrering samt skorstensbånd (Danmarks Jernbanemuseum fot.).*



SFJ 10 (senere DSB NF 110) i Faaborg den 23. juli 1941, før DSB's overtagelse. Lokomotivet var magen til DSB litra N nr. 180 – 185 fra 1886. Alderen samt DSB's mulighed for at anvende egne – og sikkert mere velegnede typer – gjorde sit til, at lokomotivet blev udrangeret næsten med det samme (James Steffensen fot., Danmarks jernbanemuseum).



### Tekniske Specifikationer DSB administrativt NF 110

	Nr. 110
Type	0-B-0n2T
Cylinderdiameter	305 mm
Slaglængde	508 mm
Driv- og kobbelhjuls diameter	1253 mm
Kedeltryk	10,0 atm ·
Risteareal	0,66 m <sup>2</sup>
Rørantal	70 stk.
Rørlængde	2425 mm
Rørdiameter l ø	42,5 mm
Rørdiameter y ø	48,0 mm
Hedeflade fyr	3,05 m <sup>2</sup>
Hedeflade rør	22,55 m <sup>2</sup>
Hedeflade total	25,60 m <sup>2</sup>
Akseltryk drivhjul	9000 kg
Akseltryk kobbelhjul	8900 kg
Adhæsionsvægt	17900 kg
Tomvægt	15400 kg
Tjenestevægt	17900 kg
Kedelmidte over skinne	1670 mm
Højde over skorsten	3500 mm
Akselafstand	2135 mm
Vand	1400 kg
Kul	350 kg
Længde over puffer	6735 mm
Trækkraft ved krogen v/drivhjul Ø: 1253 mm (10 atm)	2451 kg
Maksimal fremføringshastighed	50 km/t

### Numerisk oversigt over DSB administrativt NF 110

Nr.	110
Bygget år	Esslingen 1889
Fabrik/nr.	2314
Oprindelig	SFJ 10
Ombygget	SFJ 1921
Overtaget af DSB	01-04-1949
Hensat	01-09-1949
Udrangeret/DSB	Januar 1950

Der hersker dog tvivl om, hvorvidt lokomotivet ved DSB's overtagelse fik litrabetegnelsen N, NF eller overhovedet blev omlitreret og omnummeret. En skrivelse fra Maskinafdelingen omtaler lokomotivet overtaget som DSB litra N nr. 210, mens en anden kilde omtaler lokomotivet som DSB litra NF nr. 210. Der er dog ikke fundet hverken dokument- eller billed-dokumentation, som bekræfter nogen af informationerne. Yderligere ses lokomotivet ikke opført i DSB Driftsmateriel-fortegnelse (DRM) og omtales ej heller i Tillæg til DRM som overtaget af DSB i lighed med de andre SFJ typer.

Lokomotivet ses selvfølgelig derfor ej heller udrangeret fra DRM. Det eneste mere håndfaste vidnesbyrd findes i 2. Distrikts kilometeropgørelse, hvor lederen af kilometerkontoret, Trafikkontrollør Sveller, af administrative årsager benævnte lokomotivet som NF 110. Et billede, der højst sandsynligt er optaget i foråret 1950, viser lokomotivet henstillet og afkoblet, men udstyret med et DSB-skorstensbånd. Det er dog stadig litreret som SFJ nr. 10. SFJ nr. 10 blev altså ikke omlitreret eller fik nyt nummer.

Tilsyneladende havde DSB allerede besluttet, at det lille lokomotiv skulle udrangeres hurtigst muligt. Det sidste N-lokomotiv ved DSB var allerede udrangeret i 1937. I princippet kunne man derfor sige, at lokomotivet efter overtagelsen udelukkende skulle køres tomt for kul og vand og derefter udrangeres. Det giver måske også svaret på, hvorfor lokomotivet ikke blev opført i DRM og senere udrangeret herfra.

### DSB ADMINISTRATIVT LITRA NF 110, TEKNIK

Teknisk var nr. 110 opbygget på samme måde som DSB litra M-lokomotiverne, med udvendige cylindre, indvendig styring – her Stephensons – og indvendige glidere. Modsat M-lokomotiverne, var sidekasserne beregnet til vand- og kulforråd, og lokomotivet havde således ikke rammevandkasser. Lokomotiverne blev dog leverede med førerhus.

Den store forskel mellem M-lokomotiverne og DSB litra N-lokomotiver var større cylindre, større hjul og længere ak-



SJF 10 fotograferet i foråret 1950 henstillet og afkoblet. Her ses tydeligt, at lokomotivet hverken fik nyt litra eller nummer, efter at DSB overtog det, men bibeholdt sin oprindelige SJF-betegnelse og nummer (Ukendt fotograf, Arkiv Claus Hansen).

selafstand. Derimod var kedlens hedeblade mindre, men det blev udlignet med større damptryk. Alt i alt var N-lokomotiver 7,4 % større end M-lokomotiverne. Selvom denne lokomotivtype var større og med anden anbringelse af kul og vand, lykkedes det faktisk at få et lokomotiv med samme vægt på begge aksler, men uden M-lokomotivernes teknik var det ikke lykkedes.

Lokomotivet havde vægtstangshåndbremse. Der var to sandkasser på hver side af kedlen på barrierepladen, hvorfor det ene hjulpar altid kunne sandes, uanset hvilken vej lokomotivet kørte.

Lokomotivet havde to Salter-sikkerhedsventiler på dampdomen, der var placeret på bageste kedelstimmel. Lokomotivet havde normale injektorer ved leveringen (Bay 1977).

### DSB LITRA NF

I 1899 anskaffede SFJ som noget ret usædvanligt to amerikanske rangerlokomotiver bygget hos Baldwin. Disse to lokomotiver, SFJ nr. 10 og 16, havde en hjulstilling 0-2-1n2T og var såkaldte saddeltanklokomotiver. Det vil sige, at vandbeholdningen opbevarede i en tank, der lå som en "saddel" over kedlen (Bay 1977).

Med disse to rangerlokomotiver kunne banen, sammen med rangering med toglokomotiverne, klare sig i lang tid. Men efterhånden som både person- og godstrafikken steg, og der kom flere og flere vogne, blev det nødvendigt med yderligere rangertrækraft. Derfor anskaffede banen i 1917 yderligere tre mindre rangerlokomotiver, alle byggede hos Hanomag i Tyskland.

Alle tre lokomotiver, nr. 36 – 38, var af typen 0-2-0n2T og havde en tjenestevægt på 20,4 tons. Lokomotiverne havde Heusingerstyring og både damp- og håndbremse. Vandbeholdningen var anbragt i en rammevandkasse. Sandkassen var anbragt på kedelryggen.

Lokomotiverne gjorde hovedsageligt tjeneste i Odense, bl.a. om efteråret var der store rangertræk med roer til Odense Sukkerfabrik. Ofte var et lokomotiv i Nyborg for rangering dér.

### Tekniske Specifikationer DSB litra NF

Type	0-B-0n2T
Cylinderdiameter	320 mm
Slaglængde	440 mm
Drivhjulsdiameter	1000 mm
Kedeltryk	12 atm
Risteareal	0,80 m <sup>2</sup>
Rørlængde	2600 mm
Hedeblade total	32,39 m <sup>2</sup>
Akseltryk drivhjul	10200/10200 kg
Adhæensionsvægt	20400 kg
Tomvægt	15000 kg
Tjenestevægt	20400 kg
Kedelmidte over skinne	1900 mm
Højde over skorsten	3277 mm
Akselafstand	2000 mm
Længde over puffer	6967 mm
Trækkraft i krog	3514 kg
Vandbeholdning	3200 kg
Brændselsbeholdning	800 kg.
Maksimal fremføringshastighed	75 km/t

### Numerisk oversigt DSB litra NF

Nr.	101		
Bygget år	1917	1917	1917
Fabrik/nr.	Hanomag/7481	Hanomag/7482	Hanomag/7483
Oprindelig	SFJ 36	SFJ 37	SFJ 38
Overtag. DSB	01-04-1949	01-04-1949	01-04-1949
Udrang./DSB	1950 1)	30-08-1949 2)	1950

### Teknisk status ved DSB overtagelse pr. 01-04-1949

Nr.	101	37	38
Sidste indv. eftersyn	06-10-1938	21-02-1942	07-01-1944
Sidste trykprøve	22-09-1941	21-03-1942	18-01-1944
Sidste dampprøve	10-10-1941	01-04-1942	21-01-1944



Yderligere blev et eller flere lokomotiver også anvendt i Svendborg til brug for rangering i forbindelse med færgeoverfarterne (Viinholt-Nielsen 1976).

Ved DSB's overtagelse af SFJ blev angiveligt kun SFJ 36 optaget i DSB DRM og det som DSB litra NF nr. 101. Det skete ved april-juli kvartalsrettelsen i 1949. Derfor er tvivlsomt, om de to andre overhovedet har været driftsmæssigt overtaget af DSB. Allerede samme år blev nr. 37 solgt til Odense Sukkerfabrik. Det blev dog til en meget kort periode, for lokomotivet blev sammen med de to andre lokomotiver allerede udrangeret året efter i 1950. For NF 101 vedkommende ved rettelsen til DRM oktober kvartal 1950. SFJ 36 blev solgt til ophugning i 1951. SFJ 37 blev udrangeret i 1950, dog siger en note i DSB arkiv vedr. reparationer "Udrangeret 15. december 1951".

Inden statens overtagelse, var lokomotiverne pr. 30. august 1949 stationerede således:

DSB litra NF nr. 101	Svendborg.
SFJ nr. 37	Hensat urepareret i Odense.
SFJ nr. 38	Svendborg.

### DSB LITRA BF

Som de sidste af de overtagne lokomotiver fra SFJ skal kort nævnes lokomotiverne SFJ 1 - 2 og RFB 4, der var af typen 1-B-1n2T. Trods optagelse i DSB som driftsmateriel, kom de aldrig i drift hér. De blev anskaffet i 1924, og typen omfattede alt i alt syv lokomotiver. De skulle gøre tjeneste som persontogslokomotiver ved hhv. SFJ (SFJ nr. 1 - 3) og ved den af SFJ forpagtede bane mellem Ringe og Fåborg (RFB nr. 4 - 7) (Bay 1977).

Lokomotiverne var ikke særligt velegnede til denne tjeneste og RFB 5 - 7 blev allerede hensat i 1932. SFJ 1 og RFB 4 blev ombyggede til enmandsbetjening for rangering i perioden 1928 til 1930. I 1937 - 1938 blev lokomotiverne RFB 5 - 7 og SFJ 3 udrangerede, efter man forgæves havde søgt dem

### Tekniske Specifikationer litra BF

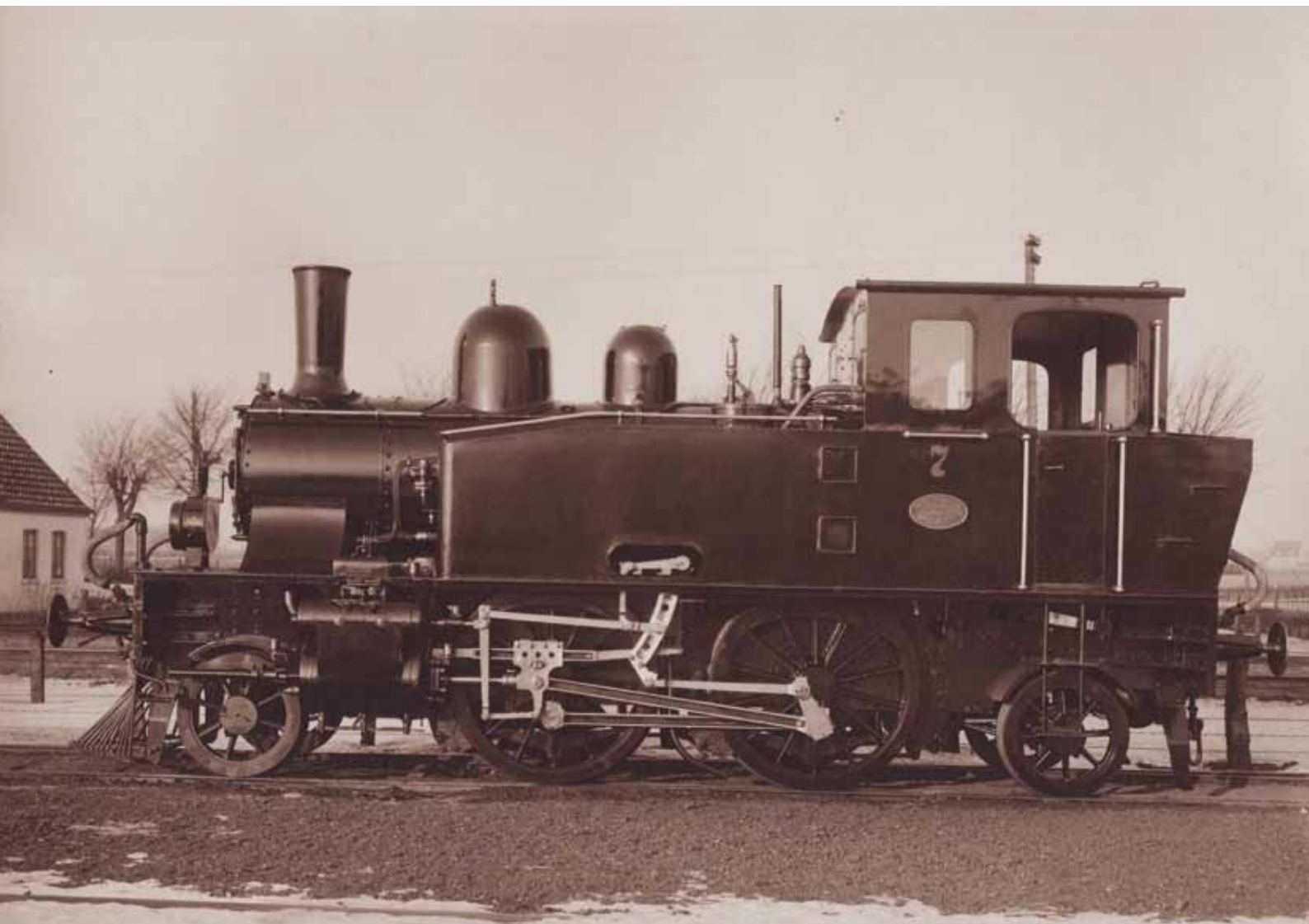
Type	1-B-1n2T
Cylinderdiameter	300 mm
Slaglængde	500 mm
Drivhjulsdiameter	1420 mm
Løbehjulsdiameter	850 mm
Kedeltryk	12 atm
Ristestareal	0,9 m <sup>2</sup>
Rørlængde	2600 mm
Hedeflade total	32,9 m <sup>2</sup>
Akseltryk drivhjul	9180 + 9180 kg
Adhæsionsvægt	18400 kg
Tomvægt	26500 kg
Tjenestevægt	33600 kg
Kedelmidte over skinne	2300 mm
Højde over skorsten	3800 mm
Akselafstand	1550 mm
Længde over puffer	9040 mm
Trækraft i krog	2471 kg
Vandbeholdning	4200 kg
Brændselsbeholdning	1200 kg
Maksimal fremføringshastighed	75 km/t

### Numerisk oversigt litra BF

Nr.	304	305	304
Bygget år	1923	1923	1923
Fabrik/nr.	Henschel/20125	Henschel/20126	Henschel/20128
Oprindelig	SFJ 1	SFJ 2	RFB 4
Overtag. DSB	01-04-1949	01-04-1949	01-04-1949
Udrang./DSB	MAJ 1949 *)	MAJ 1949 *)	1949

\*) Anden opgørelse siger august 1949.

*DSB litra NF nr. 101, tidligere SFJ nr. 36, fotograferet i Svendborg 29. november 1949, samme år som det blev overtaget af DSB. Lokomotivet er blevet udstyret med både DSB-litrering og nummer samt har fået monteret skorstensbånd. Lokomotivet er udstyret med Heusinger-styring og dampbremse. Ved SJF rangerede lokomotivet i Svendborg, hvilket også blev den tjeneste det fik ved DSB. Efter sin udrangering i 1950, blev det solgt til ophugning i 1951 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).*



*Ringe-Fåborg-banen (RFB), der var forpagtet af SFJ, modtog i 1923 fire lokomotiver for persontogskørsel, RFB nr. 4 - 7. SFJ modtog ligeledes tre lokomotiver af samme type nr. SFJ 1 - 3. Lokomotiverne var ikke særligt velegnede til denne tjeneste, selvom de teknisk var ret moderne. Tre lokomotiver overgik til DSB, men kun ét var køreklart, hvorfor de alle blev udrangeret i 1949. RFB nr. 7 blev allerede udrangeret i 1938 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).*

aftaget af DSB. Under 2. Verdenskrig blev SFJ 1 – 2 hensat og kun RFB 4 var i drift. Efter krigen blev det anvendt i det ugentlige godstog mellem Odense-Nr. Broby-Fåborg, én dag på strækningen Odense-Fåborg og endelig som rangerlokomotiv i Svendborg den resterende tid. Lokomotivet var hverken vellidt af lokomotiv- eller arangerpersonalet (Viinholt-Nielsen 1981 og 1993).

Ved statens overtagelse af SFJ den 1. april 1949, skulle de tre lokomotiver, SFJ 1 – 2 og RFB 4, angiveligt have været optaget i DSB DRM som DSB litra BF nr. 304 – 306. De to lokomotiver SFJ nr. 1 og 2 var ikke driftsklare (nr. 2 uden fyrkasse), og RFB nr. 4 blev ikke anvendt og blev hensat. Der ses ingen bemærkninger vedrørende disse tre lokomotiver i DRM overhovedet. Allerede i efteråret 1949 blev de tre lokomotiver udrangeret og solgt til ophugning.

## AFSLUTNING

Overtagelsen af de to privatbaner, KSB og SFJ i slutningen af 1940'erne måtte betragtes som en engangsforestilling, trods det faktum, at staten allerede i 1893 havde overtaget Gedser Jernbane af stort set de samme årsager som for KSB og SFJ's vedkommende.

At staten overtog de to jernbaner skal nok ses i lyset af den store betydning, strækningerne på det tidspunkt havde for lokaltrafikken og dermed områdernes infrastruktur, begge nødvendige som oplandsbaner for København på Sjælland og Odense m. fl. på Fyn.

At overtagelsen af lokomotiv- og vognmateriellet ikke var en fordel for DSB, men nok mere skulle ses som en nødvendig "glidende afhændelse", var der ikke tvivl om hos DSB's Maskinafdeling. Allerede før overtagelsen af KSB havde det været nødvendigt at indleje DSB-lokomotiver for at kunne klare driften på grund af banernes egne ældre, tildels slidte og ikke mindst ydelsesmæssigt ringere lokomotiver.

Et andet aspekt af afhændelsen af lokomotivmateriellet var hensynet til ønsket om en nogenlunde ens standard i DSB's materielpark. Jo flere forskellige standarder, man skulle råde

over, desto større lagre af reservedele skulle opretholdes – og det var en dårlig økonomisk løsning. I og med at de overtagne lokomotiver i forhold til DSB's egne var enere, var en afhændelse fornuftig. Yderligere havde DSB efter krigen kunnet frigøre et større antal ældre og mindre damplokomotiver bl.a. på grund af en motorisering, hvorfor disse overkomplette damplokomotiver med fordel kunne indsættes, hvor det var ønskeligt på de to overtagne baner. Derfor var det også naturligt, at de overtagne lokomotiver herefter ret hurtigt blev hensat, udrangeret, eventuelt solgt til andet formål eller ophugget.

Overtagelsen af de to baner blev den sidste for DSB. Ret hurtigt herefter begyndte man at se på rentabiliteten i de privat drevne jernbaner, der begyndte at lide mærkbart under den stigende konkurrence fra rute- og lastbiler. I sidste ende blev der nedsat et Privatbaneudvalg, der skulle fremkomme med en redegørelse på privatbaneområdet. Og konklusionen blev da også, at der blev lagt op til en mængde nedlæggelser af mindre privatbaner, der ikke længere var rentable og derfor ikke tjente samfundet.

Sluttelig skal anføres, at også i udlandet kendtes det, at staten overtog tidligere privat drevne baner. Her kan bl.a. nævnes de Svenske Statsbaners (SJ) overtagelse af de talrige regionale normal- som smalsporsbaner efter 2. Verdenskrig i det sydlige Sverige. Men modsat situationen i Danmark, fik mange af disse baners materiel en ret lang levetid i kraft af banernes større infrastrukturelle betydning samt ikke mindst, at SJ f.eks. ikke havde tilstrækkeligt med eget smalsporsmateriel at sætte i stedet. Men benyttede altså det overtogene materiel, til banerne lukkede (Kungl. Järnvägsstyrelsen, 1956).

Men også både i England og Frankrig overtog staten de private jernbaner – her helt konsekvent, da staten overtog alle de respektive landes store regionale jernbaneselskaber, på nær nogle meget små og samlede det hele under en nyoprettet statslig forvaltning, henholdsvis "British Rail" i England og "Société Nationale des Chemins de fer Français" i Frankrig (Cox, 1966 og La Vie du Rail).

Ret hurtigt efter overtagelsen af SFJ, blev de fleste små tidligere SFJ-lokomotiver udrangerede. Man havde ganske simpelt ikke brug for dem. Her ses DSB litra Nf 103 og DSB litra Bf 306 i Odense Syd den 12. juli 1950, dømt til ophuggeren. Det er dog bemærkelsesværdigt at alle lokomotiverne er udstyret med skorstensbånd (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



#### LITTERATUR

Andersen, Arnold, *På sporet af Svendborg – Nyborgbanen*, 1987.  
 Bay, William, *Danmarks Damplokomotiver*, 1977.  
 Christensen, Peter og Poulsen, John, *Motormateriellet fra Danske Fabrikker før 1932*, 2005  
 Cox, E.S. *British Railways Standard Steam Locomotives*, 1966  
 Dresler, Steffen, *Damprangerlokomotiverne hos DSB 1892 – 1970*, 2009.  
 Kungl. Järnvägsstyrelsen, *Sveriges Järnvägar Hundrede År*, 1956.  
 Thomassen, P., *KSB – Kjøbenhavn-Slangerup-Banen*, 1980.  
 Thomassen, P., *KSB-DSB, Slangerupbanen, Hareskovbanen*, 1981.  
*Vie du Rail*, periodika, Frankrig  
 Viinholt-Nielsen, Lars, *Nyborg – Ringe – Fåborg Banen*, 1981.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Odense – Svendborg Banen 1876-1976*, 1976.  
 Viinholt-Nielsen, Lars, *Odense – Nr. Broby – Fåborg Banen*, 1993.  
 Wilcke, Birger og Plum, O.-C. M., *Slangerupbanen og dets materiel*, 1982.

#### KILDEMATERIALE

Danske Statsbaner, DSB Driftsmaterielfortegnelse I med tillæg, 1941.  
 Rigsarkivet, DSB Maskinafdeling, journalsager, div. årgange.  
 Danmarks jernbanemuseum (DJM), Oversigt over SFJ Lokomotivtilstand pr. 1949.  
 Danmarks jernbanemuseum (DJM), Hovedtegninger (HL) for damplokomotiver.  
 DSB Maskinafdeling, Lokomotivkort og Udrangeringskrivelser, privateje og.  
 DSB MAFD, diverse skr., privateje.

# SUMMARY

From the early 1930's the transport of goods by railways in Denmark nearly came to a standstill due to the worldwide depression, but fortunately the tide turned and the transported tonnage in 1940 reached approximately the same level as before the depression. The price of coal, cinder and lubricants rose and many privately operated railways were more or less forced to look for other means of haulage instead of using traditional steam locomotives. Motorisation was the way forward to cut costs for some privately operated railways when transporting passengers. But the goods transport was still dependant on steam power. With the German occupation of Denmark on the 9th of April 1940 everything changed.

This article focuses on two privately operated railways, the Copenhagen – Slangerup Railway (KSB) in the area north of Copenhagen and the South Funen Railways (SFJ) on the island of Fyn. None of these were directly involved in transport for the Wehrmacht during World War II but suffered from the massive growth of public transport due to the ban of motor transport on the roads and coastal shipping. During the war holiday traffic on the KSB to the lakes and forests north of Copenhagen rose sharply, and the railway had to rent steam locomotives from other privately operated railways. But because of the war it was nearly impossible to maintain the tracks and the rolling stock. The SFJ could more or less maintain normal traffic during the war but experienced the same problems in maintaining their tracks and rolling stock.

## THE KSB

When the KSB opened in 1906 its main purpose were the goods transport with building materials from the many gravel pits around the northern part of Copenhagen and hopefully passenger transport from the expected growth housing areas along the railway. Secondly the KSB expected more intensive holiday traffic to the numerous big lakes and forests in the area.

## DSB CLASS B NO. 301 AND DSB NO. 10

The original stock of class 0-6-0 tank locomotives built at Cockerill in Belgium in 1905 were soon to be replaced with bigger and more powerful tank locomotives class 2-6-2, built in 1909 by Henschel and Son in Germany. Originally they were built for goods and mixed traffic but before the use of diesel electric locomotives from 1930 onwards, they hauled the often rather long passenger trains during weekends.

The financial problems after the war resulted in the state (DSB) to take over the KSB railway with all its rolling stock on 1 April 1948. Among the locomotives were two of the class 2-6-2 tank locomotives built in 1909 the KSB numbers 9 and 10.

Now in service with the DSB, the two locomotives were renumbered as "DSB No. 9" and "DSB No. 10" and put into shunting service at their former KSB main station at Nørrebro in Copenhagen. If the locomotives had to continue in service with the DSB they both had to have a major overhaul. No.10 was found to be in a very bad condition and was put aside and sold for scrap in 1950.

No. 9 was in a much better condition and it was decided to give it a major overhaul and at the same time change its vacuum brakes to the now-standard modern and safer air brakes. It was given the DSB class B, a new number 301 and put into shunting service in late 1949. Despite this it had a very short service life with the DSB because it was the only locomotive of its class.

When it was due for the first big overhaul, it was decided to take it out of service and sell it for scarp. This happened in 1952.

## THE SFJ

The SFJ railways were not one railway but several smaller railways, most of them private but also one financed by the state. They were all operated by the SFJ Company. Despite different railways they had more or less the same classes of locomotives, which saved spare parts, maintenance and – in

the end - money. As with the KSB, financial problems after World War II made it necessary for the state (DSB) to take over the operations and rolling stock on 1. April 1949.

#### **DSB CLASS FF NO. 109**

In 1881, the SFJ and the Ringe-Faaborg railway (NFB) bought one respectively two class 0-6-0T2 locomotives for passenger and mixed service. The one for SFJ was number 9 and named BALDUR. In 1921 the SFJ Number 9 was taken into the SFJ workshops for a complete rebuild as a 0-6-0 tank locomotive for shunting in Odense. It continued its duty through the 1930s and 1940s and in 1949 it was renamed DSB class FF with a new number 109. It continued its duty up to March 1950 when it was taken out of service. With the October 1950 notification from the DSB locomotive main office it was decommissioned and scrapped.

#### **DSB ADMINISTRATIVE CLASS NF NO. 110**

In the late 1880's the state railway in Jutland and Funen and some private railways - among them the SFJ - commissioned a 0-4-0 class tank locomotive for light mixed traffic or small passenger trains. The locomotives were also used for shunting. The SFJ locomotive was given the number 10.

Some questions remain concerning the class and number used by the DSB in 1949. In theory one could have used the same class classification as with the former DSB class N locomotives. Anyway, the SFJ 10 was very briefly used for shunting and some light traffic on its former railway. Already in 1950 it was decommissioned and put up for sale.

#### **DSB CLASS NF**

In 1917 the SFJ ordered three small 0-B-0 tank locomotives for shunting service, numbered SFJ 36 - 38. These small locomotives did a good job, being used almost exclusively in the Odense area for shunting and during the sugar beet season (late autumn) primarily at the Odense sugar refinery.

By the DSB takeover in 1949 only number 36 were in use and this in Svendborg. It was renamed DSB class NF number 101. Again it is difficult to document the history of service for the two other locomotives, but the numbers 37 and 38 were out of service and were not given a proper DSB class or number. The NF 101 was decommissioned in 1951.

#### **DSB CLASS BF**

In 1924 the SFJ railways ordered all in all 7 class 2-4-2 tank locomotives for light passenger traffic. Three of them the SFJ 1 - 2 and RFB 4 were taken over by the DSB as class BF. But this was not documented in any "service papers" and none of the locomotives were put into service. Already in the autumn of 1949 the locomotives were decommissioned and sold for scrap.

#### **SUMMARY**

All locomotives from the former KSB and SFJ were loners and therefore not suitable for running in the same plans as the DSB's own locomotives. And as loners these locomotives were expensive in handling, tools, spare parts and man hours used. After the war the DSB had a little surplus of steam locomotives because of the changeover to motor units. All these surplus locomotives were put into service on the "new" railroad lines. The DSB earned a little money in selling all the formerly privately-owned and not commercially useful locomotives for scrap.