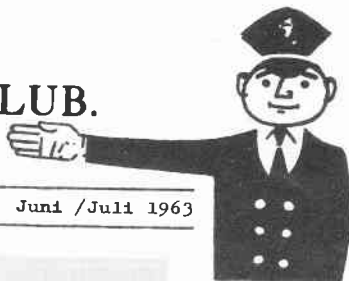
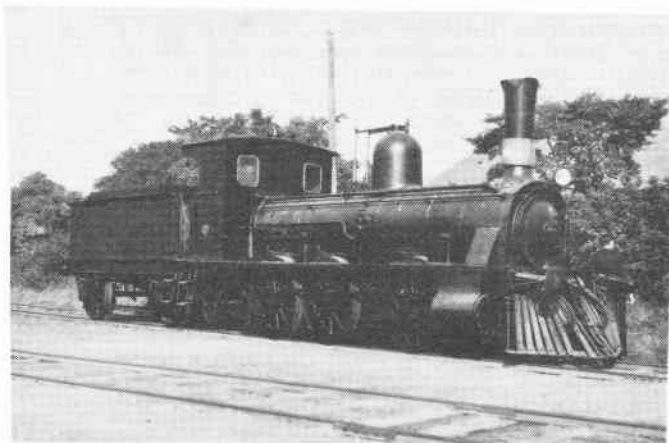


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 5/63

Juni / Juli 1963



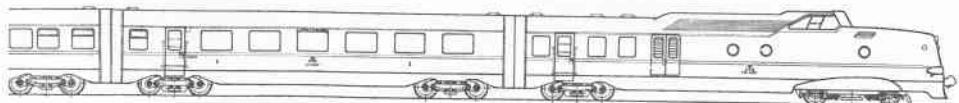
HØNG-TØLLØSE JERNBANES DAMPLOKOMOTIV NR. 5
bygget i 1901 af maskin-fabrikken "Vulcan"
i Maribo til Odsherreds Jernbane, Holbæk.
Foto: P. Thomassen.

DJK har nu efter forhandling med direktør Erik Johansen, Holbæk Privatbaner erhvervet HTJs trekoblede "Vulcan"-lokomotiv nr. 5, som banen ikke længere havde anvendelse for. Vi har erhvervet lokomotivet på meget gunstige vilkår, i det vi kan adrage købesummen, 8000 kr., over fire år.

Til fremskaffelse af udbetalingen på lokomotivet arrangerer HTJ og DJK i fællesskab den på side 6 i dette meddelelsesblad annoncerede udflugt til Slagelse. Halvdelen af billetprisen kr. 12,00 vil gå af på DJKs gæld til HTJ.

Lokomotivet er det sidste af de 18 damplokomotiver, der byggedes af "Vulcan" i Maribo og samtidig det ældste lokomotiv med tender på de danske privatbaner. Det er i fin stand, kedlen er fornyet i 1949, og lokeet har siden da kun kørt ca. 17000 km. Udover den historiske interesse lokoet har, vil det også være til stor gavn for vor bane på Lolland at få en lidt større maskine end de to, vi har.

Da klubbens økonomi har meget svært ved at klare denne anskaffelse, opfordrer vi medlemmerne til at deltage i den annoncerede udflugt eller evt. på anden måde yde et bidrag til anskaffelsen af maskinen. Det kan nævnes, at flere medlemmer har erklæret sig villige til at låne klubben 50 eller 100 kr. mod at lånet tilbagebetales om et par år.



Jernbanenyt, kort fortalt:

AB har af SNNB købt pakvognen G 66 (bænkevogn). Den fik E 1 på AB.

HTJ har købt endnu en skinnebusmotorvogn og påhængsvogn af TGOJ. Vognene var i knap så god stand som de først leverede. De kørtes derfor på SJ-overføringsvogne litra Q 37 fra Eskilstuna til Holbæk. (Q 37-vognene anvendes normalt til transport af smalspormateriel på normalsporede strækninger (fra og til værksteder og lign.)).
TGOJ-numre: YBos 51 og UBfos 111 - nye HTJ-numre: S 28 og Cs 41.

OHJs D-maskine nr. 857 har været i drift i begyndelsen af maj. Sammen med et par af jernbanemuséets kupévogne har den medvirket ved optagelse af en ny dansk film, som Asa har optaget på HTJ.

KRB har solgt Sm 5 til Skive-Vestsalling Jernbane. Samtidig er optagningen af skinner begyndt på Køge Vest, hvor perronsporene er fjernet.

NFJ har udrangeret Sm 1 (ex NPMB Sm 1 ex SJ Yol 514), der er blevet ødelagt ved et sammenstød med en lastbil. I stedet har man af Statens Järnvägar købt en skinnebusmotorvogn og tilhørende påhængsvogn: SJ Yols 563 og SJ UBfo4s 1669 (ex Bergslagerne Järnväg BJ YCfo 132). Vognene er bygget i 1947 af Hilding Carlssons Mekaniska Verkstad i Umeå og er af fabrikantens såkaldte "sterre" type. Motorvogn: 155 HK Scania-Vabis dieselmotor, trækarosseri, vægt 13 tons, 46 siddepladser; påhængsvogn: trækarosseri, vægt 9 tons, 30 siddepladser, rejsegodsrum 12 m² - maks. last 3 tons. Materiellet vil efter istandsættelse i Bogense indgå i NFJs vognpark som: NFJ Sm 6 og NFJ Sp 11

DSB er på Als nået til Sønderborg by med optagningen af skinner. Sporet mellem Sbb og broen er dog ikke taget op men asfalteret over.

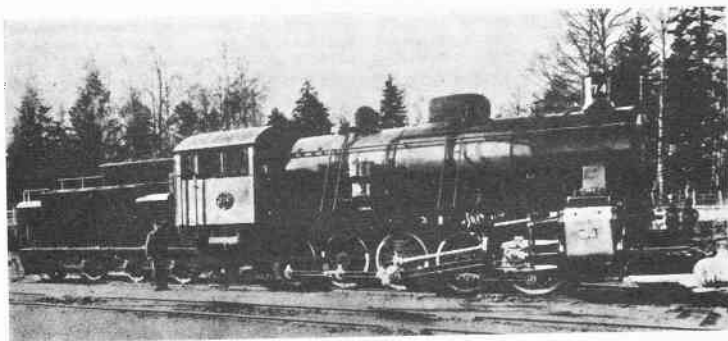
Den 20/5 afleverede "Frichs" MH 370 til 1. distrikt.

MP 545 er udrangeret.

Pr. 20/5 er følgende vogne bestilt: 10 DD, 300 GS og 150 KS.

Følgende damploke er pr. 20/5 udrangeret (i 1963): D 846, D 868 (ikke tender), D 876, D 897. - DF 129, DF 131. - F 423, F 426, F 427, F 429, F 433, F 435, F 438, F 442, F 443, F 450, F 673, F 674, F 675, F 679, F 680, F 681, F 682, F 683, F 686, F 689. - HS 392, HS 403, HS 405. - K 518, K 599. - PR 921. - R 938, R 955, R 956, R 960, R 961.

Den 18/6 d.å. overføres via Helsingør-Hälsingborg E 964 (ex SJ F 1200) til Statens Järnvägar til brug for "Järnvägsmuseum" i Stockholm. Maskinen vil blive restaureret i oprindelig SJ-udførelse ved værkstedet i Östersund. DSB modtager til gengæld (skrotværdien) af en SJ R-maskine nr. 975 bygget i 1908 af Motala Verkstad. 1935-1947 var maskinen i Gävle-Dala Järnväg's eje som GDJ R3 70. Fotoet viser "søsteren" SJ R 974(GDJ 69).
Foto: Järnvägs-teknik.



Den gamle amtsbanegård i Aabenraa, der blev opført i 1899 i forbindelse med åbning af banen til Gråsten, og som siden amtsbanernes nedlæggelse den 31. marts 1926 har været anvendt til rutebilstation bliver nu nedrevet i juni-juli, da hovedvejen gennem Aabenraa skal rettes ud. Det er et særpræget minde om den gamle amtsbanetid, der hermed forsvinder fra bybilledet. (BW)

Den 26. maj 1963, dagen for sommerkøreplanens ikrafttræden, blev en stor dag i Nakskovs historie. Byen står fra denne dag i forbindelse med København med et direkte tog, i første omgang MX-loko og alm. personvogne, men senere et rigtigt rødt lyntog, der ellers vil blive arbejdsløs, når det sidste TEE-lyntog indsættes.

Maribo - Bandholm

Jærnbane

(Museumsbanen)

Beretning om Driften

1962

(1ste Driftsperiode)

Imprimatur:
P. Thomassen

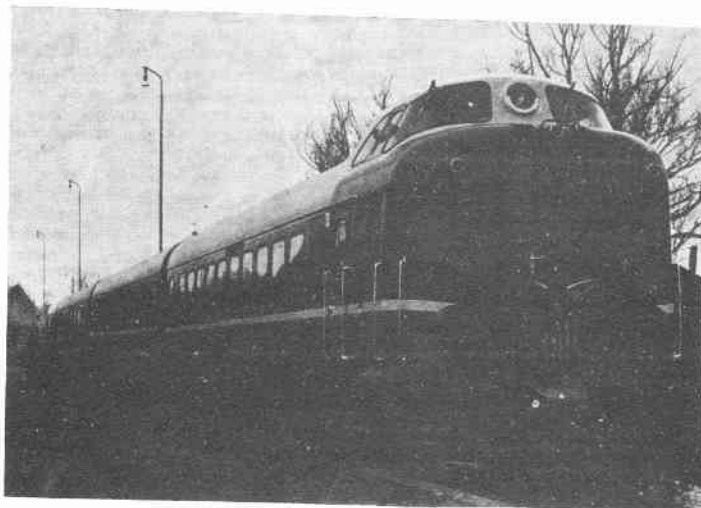
Driftsberetningen for museumstogets I. driftsår foreligger nu. Forside-tegning af E. Nederland, oplysninger om togenes benyttelse, fortegnelse over vort materiel m.m.m. Pris kr. 5,-

Sikkerhedsreglement for Privatbanerne 1944-udgaven (stadig gældende):
Pris kr. 5,-

Signalreglement for privatbanerne 1936-udgaven (stadig gældende):
Pris kr. 8,-

Kan erhverves ved indbetaling af beløbet på postgirokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup. Husk at anføre på "kupon til modtageren" hvad der ønskes for det indbetalte beløb.

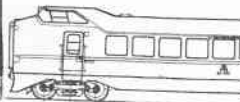
DSB's nye 8-vogns lyntog

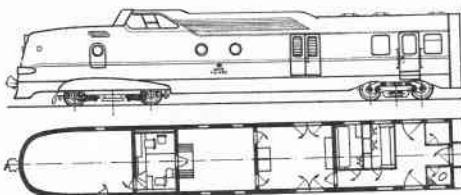


Søndag den 12/5 ankom en del af DSBs nye lyntogsmateriel til København H.

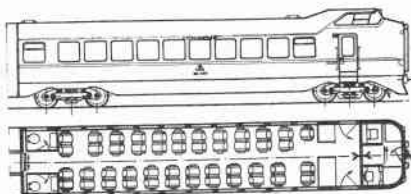
De fleste af os har vel nok læst om lyntogene i aviserne, hvorfor vi kun skal bringe et foto af lyntoget set "bagfra" og plan over vogntyperne.

Foto, tegninger og planer på forsiden og næste side er fra "VINGEHJULET"

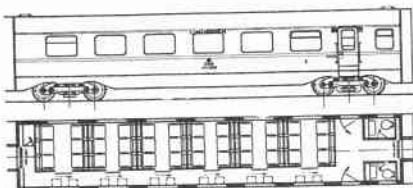




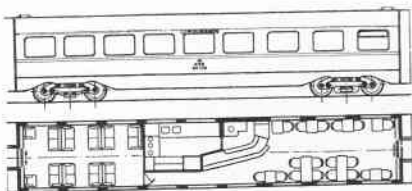
5 stk. motorvogne MA 460-464
 bygget af Man, Nürnberg
 styrerum, 2 maskinrum,
 rejsegodsrum, tjenestekupé til
 togpersonale og til restaurations-
 personale, tjenestetilet,
 telefonboks til evt. fremtidigt
 radiosamtaleanlæg.



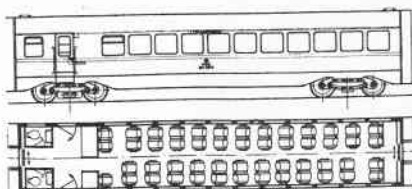
5 stk. styrevogne BS 480-484
 bygget af Man, Nürnberg
 styrerum,
 47 siddepladser 2 klasse.
 2 toiletter.



5 stk. sidegangsvogne AM 500-504
 bygget af Linke-Hofmann-Busch,
 Salzgitter.
 36 siddepladser 1 klasse.
 2 toiletter.
 rum til barbering og frisering.



3 stk. restaurationsvogne BR 530-532
 bygget af Wegmann & Co., Kassel
 20 siddepladser 2 klasse.
 køkken, bar.
 18 siddepladser i restauration.



2 stk. storrumsvogne BM 520-521
 bygget af Linke-Hofmann-Busch,
 Salzgitter.
 51 siddepladser 2 klasse.
 2 toiletter.

DANSKE STATSBANER

1. distrikt
København, den 20/5 1963.

22/5. 23/5

Udflugt
Tkt

St: Helgoland-København H-^{Ringsted}_{Køge}-Rødby Færge.
Togp: Kh.

Seking: 1 a. b. Mdt: Gb. Hgl. Vops: Kh. Kk. Hgl. Ro. Næ. Nf. Rf. Lys, Gb.
Esek: 1 Kh. 3 Ro. 4 Næ. 17 Van. Obmstr: 1 Kh. 5 Gl. 6 Ro. 8 Rg. 10 Vo. 11 Nf. 46 Van.
Singstr: 1 Hl. 3 Ro. 4 Næ. 15 Kh.
Fru E Burmeister, Rigensgade 27, 3., K. 1. telekolonne, Van.

Særtogsanmeldelse nr 305.

Dansk Jernbane-Klub har bestilt befordring for ca 150 personer fra København H til Rødby Færge og tilbage torsdag den 23/5 således:

Udrejse: særtog 8609 København H-Haslev
arb-tog Haslev-Næstved
særtog 8119 Næstved-Rødby Færge.

Tilbagerejse: særtog 8166 Rødby Færge-København H.

I den anledning træffes nedennævnte foranstaltninger:

RØDBY FÆRGE-turen blev en succes. Der deltog ikke, som særtogsanmeldelsen forsigtigt siger, 150 personer, men ca. 200. Særtoget bestod fra København H af loko P 917, som lokomotivmesteren i Næstved, hvor maskinen til daglig er stationeret, havde foranlediget smukt pudset med nymalet skorstensbånd o.s.v., tilkoblet en ECO-vogn, 3 udflugtsvogne og 2 BL-vogne, så der var plads til alle. Kl. 8.00 afgik toget fremført af lokomotivinstruktør O. Rasmussen. I Roskilde og Køge optoges rejsende og mellem Haslev og Næstved holdtes 2 fotostop, det ene ved Gisselsfeld S, det andet ved en viadukt. I det fine solskinsvejr med de lysegrønne skove og marker kan der kun være blevet gode billeder af toget. Kun en enkelt deltager gjorde sig uheldigt bemærket ved at sidde oppe i tenderen og filme - det gør han vist aldrig igen. I Næstved skiftedes lokopersonale og der kom stadig flere rejsende på ligesådan i Nykøbing Fl. På den fjernstyrede krydsningsstation Lolland Midt krydsede vi tog 8122 "København Ekspres", det tyske lyntog. Det var lidt forsinket, så fotografierne havde god tid til at tage opstilling udenfor hovedsporet. I Rødby Færge stod stationsforstanderen klar til at ønske os velkommen. Omkring 40 deltagere gik ombord i m/f "Kong Frederik IX" for at sejle til Puttgården, resten fulgte med på en rundvisning på Rødby Færge stations område. Kl. 12.47 ankom klubbens eget tog fra Maribo fremført af "Faxen" med Bertram Jensen som fører. Det havde haft god tid til turen og havde under vejs fået vand i Holeby gennem en haveslange. Kl. 13.30 afgik "Faxen" igen mod Maribo denne gang med vognene fulde af rejsende. Der var vistnok nogle, der kom forsent til toget i Rødby Havn, men p.gr. af krydsning med plantog i Holeby skulle vi afgå til tiden. I Holeby fik vi atter vand fra haveslangen også her var vi ved at køre fra nogle rejsende, der pludselig skulle have is oppe i byen, det lykkedes at få standset toget og få de sidste med! I Maribo fik vi atter vand, også her blev vi modtaget af stationsforstanderen og trafikinspektøren og med en lille forsinkelse kunne vi afgå mod Bandholm. En optælling af rejsende i dette tog gav 159. Der var fotostop i Merretskov og efter ankomsten til Bandholm Havn stod kaffen parat i haven på Bandholm Hotel, så deltagerne for et par kroner kunne få slukket deres tørst. Det lykkedes stik imod forventning, at få samlet alle deltagerne, så vi kunne afgå til den fastsatte tid. På tilbagevejen til Maribo fik vi lejlighed til at holde nødbremseprøve. En ung mand havde efterladt sine solbriller i grøften under fotostoppet. Dem fik han nu lejlighed til at hente. Og tog et kunne faktisk bringes til standsning meget hurtigt. I Maribo rangeredes vi op i spor 1 bagved LJ-særtoget, der skulle køre os tilbage til Rødby Færge: Dieselloko ("kanariefugl") 2 x LJ Ca-vogne + NKJ Cc8. Hurtig omstigning og afgang. Fra Rødby Havn skulle vi rangeres til Rødby Færge, men først måtte diesellokoet flytte nogle godsvogne med skinner, der blokerede forbindelsessporet. P 917 holdt klar til afgang og med en pæn forsinkelse listede vi afsted mod Nykøbing Fl., hvor opholdet blev reduceret fra 21 min. til 2 min. så gik det for alvor hjemad, denne gang over Ringsted og det lykkedes lokomotivfolkene at køre forsinkelsen ind. 24 aksler og ingen stop mellem Næstved og Roskilde var de fine betingelser, P-maskinen, Danmarks hurtigste damplokomotiv, havde for at indhente forsinkelsen. De væsentligste vanskeligheder på turen var vrøvl med hjttaleranlægget, der blev aldrig forbindelse med BL-vognene, lige meget hvordan vi koblede, samt lidt vanskeligheder med manden, der solgte øl

og sodavand i udflugtsvognen. Ellers var det en fin tur i fint vejr på en fin bane. Det kan heller ikke nægtes, at turen gav et pant overskud, der kan hjælpe lidt på vor økonomi.



"MUSEUMSTOGET" tegnet i Maribo Turistforenings nye brochure, der er udsendt i 50.000 eksempl.

MARIBO-BANDHOLM

Sæsonen indledtes med sommerkøreplanen, søndag den 26/5. Togene var pyntet med flag og bagegrene. Motorvognsføreren havde pyntet motorvognen med et skilt med teksten "TEE M 1". I dagens første tog var der god plads til passageren (de læste rigtigt, der var faktisk kun een), heldigvis kørte direktør Brandt og hans søn med, så det så ud af lidt mere. Motortoget havde hele 2 rejsende, og med det gode eftermiddagsvejr kom der flere rejsende i dagens løb, det resulterede da også i at dagen gav overskud. Bestillingerne på særtog strømmer ind; 4 dages kørsel for fjernsynet til deres bærnetime og 4 særtog er bestilt alene inden for 3 uger. Vi mangler bare stadig personvogne, det er ikke nemt at befordre 400 rejsende i et tog med 158 siddepladser, men efterhånden når vi får restaureret de vogne, vi har i Klampenborg, hjælper det jo noget.



Lollandsbanens materiel:

I M 5/1961 bragtes en fortegnelse over LJ's materiel. Til den er i mellemtiden kommet følgende rettelser:

Der tilføjes: Pakvogn Ev 60 ombygget fra personvogn Cc 11 af LJ 1962.

Der slettes: Personvogn Cc 57 (udrangeret 1962)
Personvogn Cc 11 (ombygget til pakvogn)
Personvogn Cc 14 (udrangeret 1963)
Personvogn Cc 15 (udrangeret 1962)

Desuden kan under "Anmærkning" tilføjes, at

- personvogn Cc 8	tidl. var	MTJ Cp 31	
- personvogn Cc 59	-	MTJ Cp 32	
- personvogn Cc 15	-	MBJ Bc 15	
- personvogn Cc 58	-	MBJ Cc 58	
- pakvogn E 66	-	MTJ E 80	
- pakvogn E 67	-	NRJ E 82	
- pakvogn E 68	-	MBJ Ec 89	(stadig påmalet vognen)
- pakvogn Ev 64	-	LJ Cb 70	

Udflugten til HTJ, Slagelse og ØHJs remiser i Holbæk. Særlig meddelelse (M 4a) udsendt. Generalforsamlingen d. 29. april forløb uden større begivenheder. Ing. O. Lindstrøm var dirigent; alle valg til bestyrelsen var genvalg. Det vedtoges at afholde ekstraordinær generalforsamling til efteråret: Endret valgmode til valg af bestyrelsen.

Ringkøbing-Ørnshøj-Holstebro Jernbane: Enestående tilbud: Arkivpakke, indeholdende opslags-, løn- og tjenestekøreplaner, Vejledning i Tjenestekøreplanens Brug (Tlb) eneretsbevilling, første og sidste driftsberetning, reglementer, togplaner, godsfrimærker, billetter m.v. Et begrænset antal pakker sælges til kr.20.- pr. stk. frit tilsendt. Postgiro 673 94.

På Rødby Færge udflugten solgte vi 3 ny postkort, som stadig haves på lager:
GJ 1 Gjedser st. 1893 med Warnemünde-hjuldampere EDDA
DSB 1 Nykøbing F. gl. st. med DSB- og LJ damptog (taget fra højbroen) ca. 1930
DSB 2 Masneds færgelejer med færger, omkr. 1910

Prisen er stadig 1 kr. pr. stk., porto 15 øre uanset antal.

SEKRETARIATETS ADRESSE: P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Postgiro 673 94, tlf. HE 794 V, kun tirsdag-fredag og kun kl.10-14. - NB! SEKRETARIATET ER LUKKET I JULI; korrespondance besvares dog lejlighedsvis.

STATIONSFORKORTELSERNE: Trods al påpasselighed var et enkelt faldet ud: Slp = Slangerup. Det har vist sig, at en del sidespor har haft forkortelse i en kortere årrække, og følgende kan tilføjes: Avg = Alslev grusgrav S, Bsm = Borris Mergelspor S, Bøv = Bjørlev S, Hrm = Herning Mergelspor S, Hyg = Hylke grusgrav S, Nrg = Naur grusgrav S, Heg = Resenbro grusgrav S, Ris = Risdal S, senere Rislev B. - Der har været forespurgt om grunden til, at items havde hedet Km. Indtil 1955 hed ekspeditionsstedet Kongsmark.



MON IKKE HUN TRÆKKER adskillige rejsende til Gilleleje og Tisvildeleje til sommer? GDS har fået ny godsfrimærker og har anvendt Christel's bikini-pige fra den kendte plakat. - Apropos godsfrimærker: Et virkelig interessant område, der forener filateli med jernbaneinteresse! Der er mængder af mærker med interessante motiver, lokomotiver og andet rullende materiel, signaler, stationer m.v. 100 forskellige mærker med nævnte motiver fås til kr.20.- i sekretariatet. Det fornylig udkomne samlede tillæg til Reinhold Jensens katalog over danske Jernbanemærker fås til kr.5,00. Selve kataloget er desværre udsolgt, og brugte kataloger søges! Der betales 10-15 kr. for nævnte katalog efter udseende.

Udsendt af Dansk Jernbane-Klub, Strandvej 201, Hellerup
Redaktion: Poul Skebye Rasmussen. Redaktionen sluttet 28/5-63.

FORENING TIL GAMLE SKIBES BEVARELSE

Ved et møde på Nationalmuseet den 19. april 1963 stiftedes "FORENINGEN TIL GAMLE SKIBES BEVARELSE" eller "DANSK VETERANSKIBSKLUB", som foreningen også kaldes. Dette er jo et tydeligt tegn på den stigende interesse, der kan spores, for alle de former for transportmidler, der nu er ved at forsvinde. Foruden DANSK JERNBANE-KLUB findes DANSK VETERANBIL KLUB, og som bekendt har der jo allerede i mange år eksisteret en forening for flyveinteresserede. Den stiftende generalforsamling bemyndigede den komité, der havde arbejdet med planen, og som stod som indbydere til mødet, til at fungere som bestyrelse indtil den ordinære generalforsamling i efteråret.

Bestyrelsen består af:

Sekretær, cand.jur. M.H. Spies, Boligministeriet, formand,
Kommunelærer B. Houkjær, Hansted Skole, kasserer,
Lektor Jørgen H.P. Barfod, Lyngby Statskole,
Civilingeniør Ole Crumlin Pedersen, Nationalmuseet og
Skibsinspektør M. Rosell, Direktoratet for Statens Skibstilsyn.

I øvrigt står Nationalmuseet, Danmarks Tekniske Museum, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Marinehistorisk Selskab og Foreningen til Søfartens Fremme som anbefalere af foreningen.

Foreningens formål er ved bevarelse, eventuelt sejlads med skibe, der ellers ville forsvinde i Danmark, at vedligeholde interessen for gamle skibe. Det første mål, foreningen har sat sig, er at redde den sidste mindre passagerdamper, der har sejlet i dansk kystfart, s/s "SKJELSKØR". Når man har valgt at søge at redde netop dette skib, hænger det sammen med, at man ellers næppe nogensinde får bevaret en "rigtig" damper, hvormed der i denne forbindelse forstås et kulfyret skib med stempeldampmaskine i modsætning til de moderne oliefyrede turbineskibe.



S/S »Skjelskør« blev bygget i 1915 på J. Ring-Andersens Skibsværft på Frederiksværk i Svendborg til Dampskibsselskabet Skjelskør A/S. Den har indtil foråret 1962 besejlet ruten Skjelskør—Agersø—Omø, en tur, der tog 2 timer hver vej. I de 47 år har den ialt gjort 15.000 ture og sejlet en strækning, der svarer til 2½ gange jorden rundt.

Den lille 2-cyl. dampmaskine (compound) på 75 HK er i god stand og har iøvrigt aldrig fejlet noget. Damperen er kulfyret, men så lille, at man kan klare sig uden fyrbøder, idet såvel maskine som kedel og fyr passes af maskinmesteren, og så er den billig i drift, idet den sejler 120 km på 1 ton kul.

S/S »Skjelskør« blev, da deriedet i foråret 1962 indstillede driften, solgt til opugning hos H. I. Hansen i Odense.

s/s "SKJELSKØR" er nemlig den sidste damper, der er tilbage her i landet af "overkommelig" størrelse. Skibet er bygget af stål og isforstærket. Det er klasset i Bureau Veritas og forsynet med 4 vandtætte skodder. Det blev bygget i 1915 på J. Ring-Andersens skibsværft på Frederikssøen i Svendborg til Dampskibsselskabet Skjelskør A/S.

Længde: 61'2"
 Bredde: 16'0"
 Dybde: 6'1"
 BRT 49
 NRT 19
 HK 75
 Passagerantal: 65

Damperen er af ophugningsfirmaet tilbudt veteranskibsklubben for 13.500 kr., og man har snart fået samlet hele belebet sammen. En række større erhvervsfirmaer har tilbudt at støtte med såvel penge som smøreolie, maling, elektriske artikler m.m. og sidst men ikke mindst med maskinmestre.

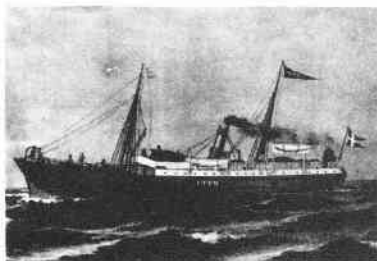
Forskellige ruter har været på tale, således sejlads på Roskilde fjord i tilslutning til det kommende vikingeskibsmuseum eller sejlads fra Bandholm i forbindelse med vort eget tog. Det sidste ville jo nok, set fra vort synspunkt, være det bedste. For hvilken seværdighed ville det ikke være, hvis damp-toget kunne køre ud på Bandholm havn, ved siden af dampskibet.

DFDS

Det forenede Dampskibs-Selskab blev stiftet i 1866 på initiativ af C.F. Tietgen ved sammenslutning af allerede bestående dampskibsselskaber. Selskabets flåde bestod den 1/1 1867 af 6 hjulskibe og 9 skrueskibe, ialt 4.175 BRT, og aktiekapitalen var 577.600 rbd.

I dag har Selskabet ialt 71 skibe, ca. 200.000 BRT og aktiekapitalen er 80.000.000 kr.

DFDS har ialt ejet ca. 400 skibe, og en kolossal udvikling har fundet sted i de snart hundrede år, Selskabet har eksisteret. Denne udvikling kan f.eks. vises ved at sammenligne et af de første skibe med et af de sidst byggede.



s/s "UFFO"

Bygget 1865 af Baumgarten og Burmeister. Overtaget i 1867 fra H.P. Prior.

Længde: 149'4"
 Bredde: 20'0"
 Dybde: 11'1"
 BRT: 344
 NRT: 219
 HK: 60
 Fart: 9,25 knob

Passagerer:

1. klasse 30
 2. klasse 7
 3. klasse 53
 ialt: 90

m/s "KONG OLAV V"

Bygget 1961 af Aalborg Værft A/S Overtaget den 7/7 1961.

Længde o.a.: 397'1"
 Bredde: 53'0"
 Dybde: 38'½"
 BRT: 5150
 NRT: 2509
 HK: 8440
 Fart: 20½ knob

Passagerer:

1. klasse 117
 2. klasse med køje 278
 2. klasse uden køje 805
 ialt: 1200

s/s "UFFO" blev skruet ned af is på Stettiner Haff den 4/2 1889 på rejse fra København til Stettin. Der omkom ingen ved forliset, og senere blev skibet bjærgt, ført til København og ophugget.