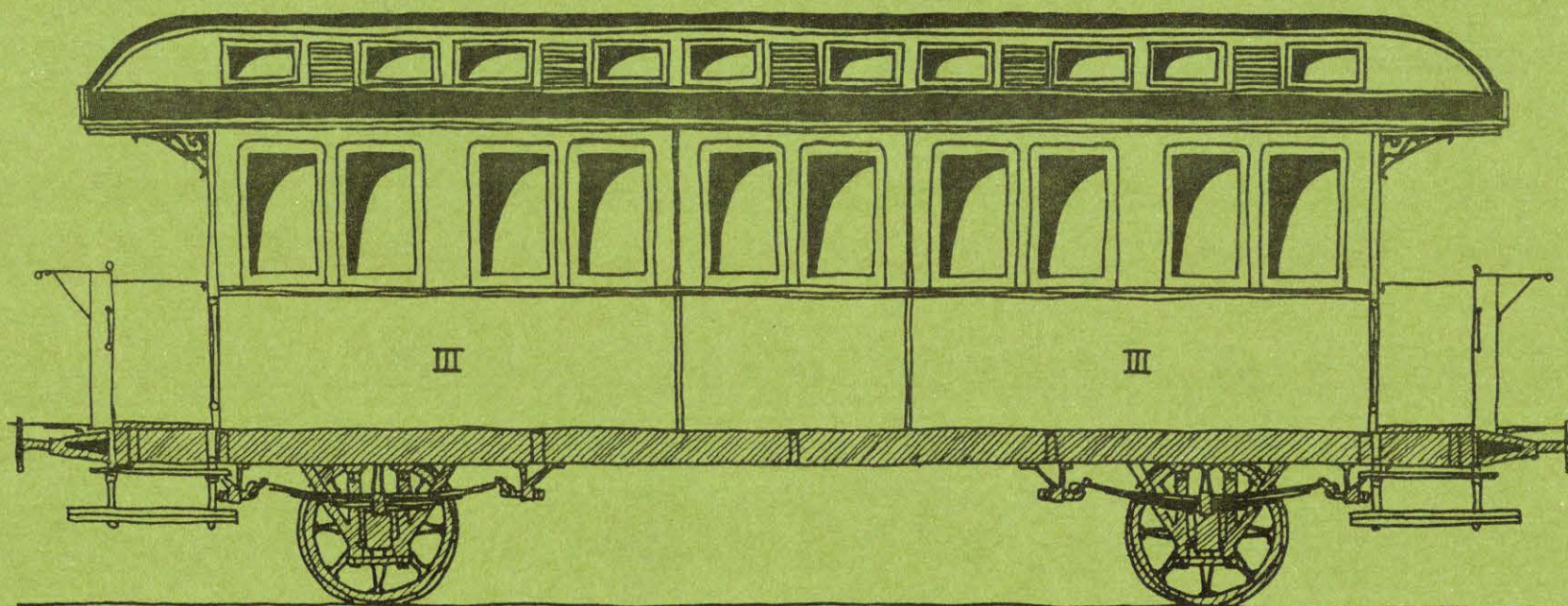


# APB 2.



*Lineal's.*





**Person-, post- &  
rejsegodsvogne**

Forsidetegningen er lavet af Erik Priess.

Dette tegningshefte, bind 2 i serien om Aalborg Privatbaners rullende materiel, omhandler person-, post- og rejsegodsvogne.

Tegningerne er fortrinsvist gengivet i skala 1:45; hvis der af pladmæssige grunde er benyttet andre målestoksforhold er dette angivet på tegningen. Såvidt muligt er der benyttet nedfotograferede original-tegninger, men i enkelte tilfælde er der fremstillet nye tegninger, tegnerens navn er i så fald angivet på tegningen. På tegningssiderne er (bortset fra ganske enkelte tilfælde) benyttet APBs litrering fra 1900 - 1951. En evt. tidligere litrering er angivet i materieloversigten, og omlitringene i 1951 ligeledes.

Med hensyn til materieloversigten er benyttet forskellige kilder, som desværre langt fra altid har været enige; i nogle tilfælde er vogne meldt ophugget, som eksisterede i bedste velgående adskillige år efter. Skulle der blandt læserne være nogen, der har yderligere information om materiellets skæbne modtages denne meget gerne.

En del personer og institutioner har været behjælpelige med oplysninger m.m. til materieloversigten. En stor tak skal her rettes til:

Landsarkivet, Viborg  
Erhvervsarkivet, Aarhus  
H. G. Alkjær, Holte  
J. Guldbæk Christensen, Skødstrup  
Jens Bruun Petersen, Ribe  
Per Topp Nielsen, Sakskøbing  
Lars Viinholt Nielsen, Aarhus  
S. A. Guldvang, Fredericia  
W. Bay, Randers

og ikke mindst afdøde P. Thomassen, som udlånte et stort og værdifuldt arkivmateriale.

Med fremskaffelse af tegningerne har følgende været behjælpelige:

Vognfabrikken Scandia, Randers  
Limfjordsbanen, v. Martin Jakobsen  
Hans Ole Petersen, Aarhus  
Jesper Reinfeldt, Skælskør  
DMJKs Tegningsarkiv, v. Søren Sørensen  
Privatbanetilsynet, København  
H. G. Alkjær, Holte  
Ulf Holtrup, Brønshøj

samt tak til Jens Bruun-Petersen for afsnittet om vognmateriellet.

Eget tryk

Dette hefte kan købes ved at indbetale 68,- (forsendelse inkluderet) til  
girokonto 1 30 85 72, JMJKs forlag, Nørre Alle 79, 8000 Aarhus C

Aarhus, september 1990  
Niels J. Hansen



## Person og postvogne:

### FFJ. Fjerritslev - Frederikshavn jernbane.

litra før 52	efter 52	byggested	år	bemærkninger
A 1	-	Güstrow	1897	udr ca 1945
A 2	-	" - "	"	udr 1930
A 3	-	Scandia	1898	oph 1952
A 4	-	" - "	"	udr 1952, værkstedsvogn for maleren oph 1956 - 57 ?
A 5	-	" - "	"	udr 1952, oph. 1953
A 6	-	" - "	"	oph 1955
A 7	-	Arlöf	1909	oph 1952
A 8	A 18	" - "	"	oph 1955
B 31	-	Güstrow	1897	udr 1929, oph 1930?
B 32	-	" - "	"	1930 omb til C 198, 1940-45 tørvevogn, udr 1948
B 33	-	Scandia	1899	omd 1933 til Ce 33 (III kl) til Asåbanen udr 1952, oph 1953
B 34	-	" - "	"	udr 1951, oph 1952
<b>B 31 - 34 først litreret B 1 - 4.</b>				
B 35	-	Scandia	1899	tørvevogn 1940 - 45, udr 1945, undervogn til ny hjælpevogn, 1969 til HP
B 36	-	" - "	"	1941 - 47 tørvevogn, 1947 værkstedsvogn, oph 1956
C 10	C 4	" - "	1936	moderniseret 1952, APB, udr 1969
C 68	-	Scandia	1915	udr 1952, oph 1953
C 69	-	" - "	"	udr 1952, oph 1953
C 70	-	" - "	"	udr 1952, oph 1953
<b>C 68 - 70 opr D 123 - 25, omb til rene personvogne 1915.</b>				
C 71	-	Güstrow	1897	tørvevogn 1940 - 45, oph 1948
C 72	C 13	Scandia	1898	værkstedsvogn 1954, meldt oph 1960, til DJK 1969, 1980 til Lars Andersen, 1987 til KLK
C 73	C 14	" - "	"	værkstedsvogn 1956, udr 1961
C 74	C 15	" - "	1899	oph 1956
C 75	C 16	" - "	"	udr 1952 - 57
C 76	C 17	" - "	"	oph 1956, vogns til Lars Andersen 1980
<b>C 71 - 73 først litreret C 1 - 3.</b>				

C 77	C 9	Scandia	1913	moderniseret 1934, Scandia, udr 1969?
C 78	C 10	" - "	"	moderniseret 1934, Scandia, udr 1969?
C 79	C 7	" - "	"	moderniseret 1953, APB, udr 1969?
C 80	C 11	" - "	"	moderniseret 1934, Scandia, udr 1969?
C 81	C 8	" - "	1914	moderniseret 1953, APB, udr 1969?
C 82	C 12	" - "	1925	moderniseret 1934, Scandia, udr 1969?

Cv 101	-	Scandia	1898	oph 1952. se bem. nedenfor
Cv 102	-	" - "	"	oph 1953. " "
Cv 103	-	" - "	"	oph 1953. " "
Cv 104	-	" - "	"	oph 1953. " "
Cv 105	-	" - "	"	oph 1952. " "
Cv 106	-	" - "	1899	oph 1952. " "

**Cv 101 - 106 først litreret Cv 1 - 6. 1909 ombygget med større vognkasse og ny, længere undervogn. Gl. undervogne til H 414 - 19 (se APB bind 1).**

Cv 107 Cb 1	Scandia	1913	1952 kedel fjernes, oml til Cb, 1969 til HgJK
Cv 108 Cb 2	" - "	1924	1952 kedel fjernes, oml til Cb, oph 1969
Cv 109 Cb 3	" - "	"	moderniseret 1952 APB, kedel fjernet 1952(Cb), udr 1969?
Cf 195 C 5	Scandia	1925	moderniseret 1951, APB, oph 1969
Cf 196 C 6	" - "	"	moderniseret 1951, APB, udr 1969?

C 198	-	APB?	1930	opr B 32, tørvevogn 1940 - 45, oph 1948
D 121	-	Güstrow	1897	omb flere gange, 1946 værkstedsvogn, oph 1957?
D 122	-	" - "	"	omb flere gange, 1944 værkstedsvogn, oph 1957?

**D 121 - 22 først litreret D 1 - 2, 1926/27 oml til Ce 121 - 22**

D 123	-	Scandia	1899
D 124	-	" - "	"
D 125	-	" - "	"

**D 123 - 25 opr D 3 - 5, 1915 omb til rene personvogne C 68 - 70**

Da 123 Dae 21	Scandia	1920	1969 til Limfjordsbanen, omb 1939 D+E, udr 1969?
Da 124 De 26	" - "	"	
Dc 125 Dce 22	" - "	1923	omb før 1952, udr 1969?
Dc 126 Dc 25	" - "	1914	omb 1952? D+E, udr. 1969
Dc 127 Dc 24	" - "	"	omb 1952, oph 1955 ell. 57
Dc 128 Dce 23	" - "	"	omb før 1952, udr 1969?

Cm 1203	-	DWK	1924	1930 omb til personvogn, 1940-45 tørvevogn, oph 1948
Cm 1204	-	"	"	1930 omb til personvogn, 1940-45 tørvevogn, oph. 1948

### AHL. Aalborg - Hadsund Jernbane:

A 25	-	APB?	1916	opr Db 141, udr 1951, oph 1952
A 26	-	"	1917?	opr Db 142, brændt 1928
B 51	-	Scandia	1900	tørvevogn 1940-46, oph 1946
B 52	-	"	"	tørvevogn 1940-45, oph 1945
B 53	-	"	"	1915 omb til C 191, udr 1952?
B 54	-	"	"	1915 omb til C 192, udr 1952?
Bv 61	-	"	"	tørvevogn under krigen, oph 1949
Bv 62	-	"	"	tørvevogn under krigen, oph 1945, undervogn til P 623
C 83	C 62	Scandia	1912	modern. 1933 + 1952, udr 1957?, oph 1958
C 84	C 63	"	"	oph 1957
C 85	-	"	1904	brændt 1928
C 86	C 64	"	"	udr før 1957?
C 87	C 66	"	"	oph 1955
C 88	C 67	"	1907	oph 1955
C 89	C 65	Arlöf	1909	udr + oph 1957
C 90	-	"	1910	brændt 1928
Cv 111	-	Scandia	1913	brændt 1928 (skulle omb til M 5201)
Cv 112	-	"	1915	1929 omb til M 5201, 1935 motor ud, se Cm 5201
C 191	-	APB?	1915	opr B 53, udr 1949, oph 1952
C 192	-	"	"	opr B 54, udr 1949, oph 1952
Db 141	-	Scandia	1900	omb 1916 til A 25, oph 1952
Db 142	-	"	"	omb 1917? til A 26, brændt 1928
D 143	Dc 73	"	1916	moderniseret 1933, udr 1968
D 144	Dc 71	"	"	moderniseret 1951, udr 1969?
D 145	Dc 72	"	"	moderniseret 1952, 1969 solgt til privat, 1975 til MHVJ
Cm 5201	Sc/APB		1929	opr Cv 112, 1935 igen personvogn, moderniseret 1951 (C 12), 1952 Cb 61, oph 1969

### AHB. Aalborg - Hvalpsund Jernbane:

opr. ANSJ, Aars - Nibe - Svendstrup, efter 1910 AHB.

A 11	-	Vulcan	1899	solgt til VNJ 1901
A 12	-	"	"	solgt til VLJ 1902

A 11 - 12 opr litr Ab

A 21	-	Vulcan	1899	fra VLJ 1902, delvis bytte for A 12, udr 1951, oph 1952
Bv 66	-	Arlöf	1910	1926 omb (Cv 66), udr 1951, oph 1952
C 11	C 43	Scandia	1936	moderniseret 1952, udr 1969
-	C 40	"	1916	opr AHTJ A 4, til AHB 1956, udr 1969
-	C 41 <sup>2</sup>	Wismar	1914	opr AHTJ A 5, til AHB 1956, udr 1969
C 91	-	Vulcan	1899	udr 1951, oph 1952
C 92	-	"	"	udr 1951, oph 1952
C 93	-	"	"	udr 1951, oph 1952
C 94	-	"	"	udr 1951, oph 1952
<b>C 91 - 94 opr litr. C 11 - 14</b>				
C 95	C 47	Arlöf	1910	udr 1952 - 57, oph 1958
C 96	C 46	"	"	udr 1952 - 57, oph 1958?
C 97	C 44	Scandia	1914	moderniseret 1934, udr 1969?
C 98	C 45	"	1915	moderniseret 1934 (Sc.), til MHVJ 1969
Cv 99	-	Arlöf	1909	pers + kedelvogn, udr 1951, oph 1952
Cv 100	-	"	"	pers. + kedelvogn, 1921 omb til ren pers. efter brand, udr 1952, oph 1953
Cv 113	Cb 41 <sup>1</sup>	Scandia	1916	modern 1952 (APB), oph efter brand 1955
Cv 114	Cb 42	"	1922	modern 1952 (APB), udr 1969?
Da 131	Da 51	Vulcan	1899	oph 1954
Da 132	-	"	"	oph 1938 efter uheld hos DSB
<b>Da 131 - 132 opr literet Da 11 - 12</b>				
Cm 3201		DWK	1923	1929 motor fjernet, reservepers.vogn, udr 1939, tørvelager under krigen

### Rejsegods- og pakvogne:

#### FEJ. Fjerritslev - Frederikshavn jernbane.

E 156	Em 39	APB	1933	opr Qa 203, ny vognks 1946, oph 1969
E 157	Em 37	"	"	opr K1a 504, til HgJK 1969, 1985 til fDSB
E 158	Em 38	"	1932	opr Qa 206, ny vognks 1946, 1969 til MHVJ, senere til Limfjordsbanen
E 159	Eb 30	Scandia	1925	udr 1969?
E 160	Eb 31	"	"	udr 1969?



# AALBORG PRIVATBANER

## DRIFSMATERIELLET 1957

E 161 - Güstrow 1897 udr 1951, oph 1952  
 E 162 E 40 " " udr 1951, oph 1954  
 E 163 - Scandia 1898 udr 1951, oph 1952  
 E 164 E 36 " " 1955 solgt til ETJ (E 22), udr 1966  
 E 165 - " " udr 1951, oph 1952

### E 161 - 65 opr litr. E 1 - 5.

E 166 - Scandia 1911 udr 1951, oph 1952  
 E 167 E 35 " 1913 1960 Qe 448, udr 1969?

E 168 - " 1914 udr 1951, oph 1952  
 E 169 E 33 " " solgt 1968 til entreprenør  
 E 170 E 34 " " solgt 1968 til entreprenør

E 180 Eb 32 " 1923 1959/60 Qe 447, udr 1969?

### AHL. Aalborg - Hadsund Jernbane:

E 171 E 76 Scandia 1900 udr 1969?  
 E 172 - " " udr 1951, oph 1952  
 E 173 E 77 APB 1906 opr Qs 465, 1964 Qe 4377, udr 1969?  
 E 174 Eb 75 Scandia 1916 udr 1969?  
 E 175 Em 78 APB 1933 opr Q 211 (evt Q 4332??), til DJK 1969

### AHB. Aalborg - Hvalpsund Jernbane:

opr. ANSJ, Aars - Nibe - Svendstrup, efter 1910 AHB.

E 181 Eb 55 Vulcan 1899 1910 omb til 3-aksl, udr 1969?  
 E 182 Eb 56 " " 1910 omb til 3-aksl, 1959 Qe 2335, udr 1969?  
 E 183 Eb 57 " " 1912 omb til 3-aksl, udr 1969?

E 181 - 83 opr litr Ev 11 - 13.

E 184 Eb 58 Arlöf 1910 1959 Qe 2336, udr 1969?

Vedrørende Qs og hjælpevogn se tegningshæfte APB 1

Vedrørende litteraturliste m.m. henvises til APB 1.

### PERSONVOGNE

betegn.	lit.	nr.	byggetår	ans. kg	Vt	Byt G P	aksels m	længde m	sæder	adv. bekl.	bremse type	år	febr.	modern. år al	varme	vinduer	bem.	gl. nr.
FFJ	CB	1	53	14200	17	115 14	7,7+0,875 <sup>B</sup>	13,864	mod.	teak	- G&P SB	13	SC		spovrn	ramme		47
"	"	2	53	"	"	"	"	"	"	fyr	"	24	"	54 APB	"	faste		108
"	"	3	54	14700	"	"	"	"	plastic	"	"	"	"	52	"	vand spejlglas		109
"	C	4	44/65	13800	16,5	10 12	7,22	12,99	"	teak	VB	"	"	"	"	"	isolterm-lager	10
"	"	5	54	12700	15,5	10 12	7,2	13,01	"	fyr	"	25	"	51	"	"	"	195
"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	196
"	"	7	"	"	"	"	"	"	"	teak	VB	"	13	53	"	"	"	79
"	"	8	"	"	"	"	"	"	"	fyr	"	14	"	"	"	"	"	81
"	"	9	56	11430	14	"	12	"	læder	teak	P	13	"	34 SC	"	"	"	77
"	"	10	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	78
"	"	11	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80
"	"	12	"	"	"	"	"	"	"	fyr	"	25	"	"	"	"	"	82
AHB	C	40	52	13250	16	10 12	7,45	13,23	"	teak	- G&P	"	16	53	"	"	"	111 A 4
"	"	41	56	12850	"	"	7,4	13,42	"	"	"	14	Wim.	"	"	"	"	112 A 5
"	CB	42	54	14350	16	10 12	7,7+0,875 <sup>B</sup>	13,864	plastic	fyr	"	22	Sc.	52 APB	"	faste		114
"	C	43	44/65	13800	16,5	10 12	7,22	12,99	"	teak	VB	"	36	"	"	spejlgl	isolterm-lag	11
"	"	44	56	12700	15,5	10 12	7,2	13,01	læder	"	"	"	"	34 SC	"	"	"	97
"	"	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15	"	"	"	"	"	98
AHJ	CB	61	"	15700	18,5	13,5 16,5	7,7+1,01 <sup>B</sup>	13,635	plastic	"	"	"	"	51 APB	"	faste	ullelign.	5201

### POSTVOGNE

betegn.	lit.	nr.	byggetår	ans. kg	Vt	Byt G P	aksels m	længde m	sæder	adv. bekl.	bremse type	år	febr.	modern. år al	varme	vinduer	bem.	gl. nr.		
FFJ	Dmf	21	16	12890	18,5	"	7,8	13,59	stof plyds	fyr	- P	"	20	SC	13 4 3	vand	faste	54 APB	123	
"	Dec	22	10	11800	17	"	7,2	13,11	"	"	"	"	24	"	13 4	"	"	57	125	
"	DCE	23	18	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"	56	128	
"	DE	25	"	11600	17,5	"	"	"	"	"	"	SB	"	"	"	5	2spovrn	"	55	126
"	"	26	"	12200	18	"	7,0	13,59	"	"	"	"	20	"	"	"	"	54	65V dyn	124
AHJ	DC	71	24	12600	16,5	10 12	7,2	13,0	plastic	"	- G&P	"	16	"	14 5	3	vand spejlgl	52	144	
"	"	72	"	"	"	"	"	"	"	teak	"	"	"	11	"	"	"	52	145	
"	"	73	23	"	"	"	"	"	mod.	fyr	- P	"	"	"	"	2spovrn	faste	"	ullelign.	143

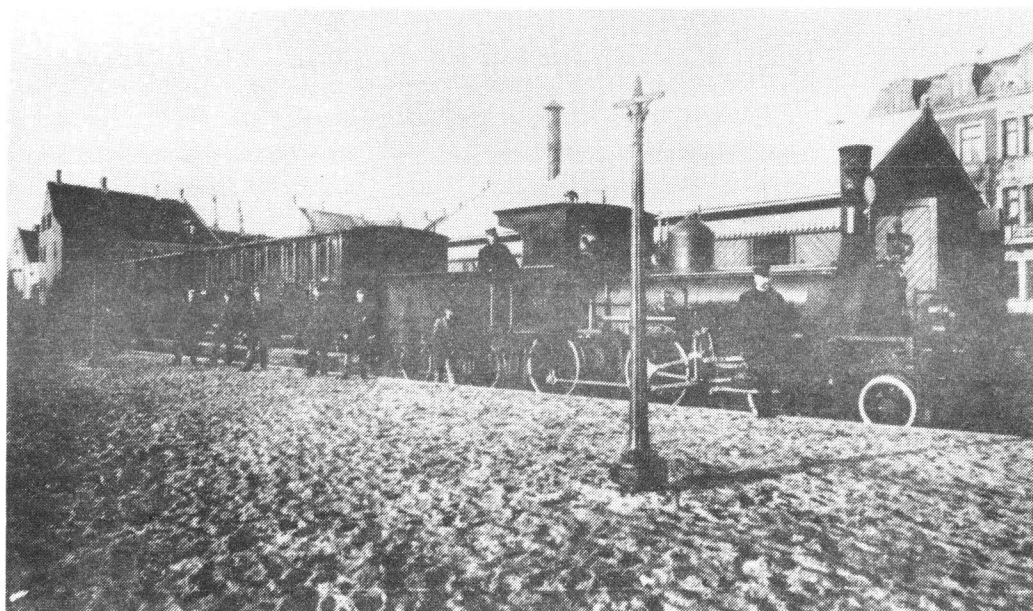
### REJSEGODSVOGNE

betegn.	lit.	nr.	byggetår	ans. kg	Vt	Byt G P	aksels m	længde m	sæder	adv. bekl.	bremse type	år	febr.	modern. år al	varme	lysanlæg type	volt	bem.	gl. nr.	
FFJ	EB	30	"	11800	16	10 12,5	4,3+1,9	9,83	"	"	- G&P SB	25	Sc	6	spovrn	dyn.	65		159	
"	"	31	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24		160	
"	"	32	"	11500	16	8,5 10	5,3+0,875 <sup>B</sup>	"	"	"	"	23	"	7	"	"	"		180	
"	E	33	"	10300	14,5	10 12	4,7	8,96	"	"	VB	"	"	6	"	batteri	65		169	
"	"	34	"	9800	14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		170	
"	"	35	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	"	"	"		167	
"	EM	37	"	5300	7	6	3	6	"	"	- P	"	33	"	3	"	"		157	
"	"	38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	32	"	"	"		158	
"	"	39	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	33	"	"	"		156	
AHB	EB	55	"	12300	16,5	8 9,5	4,54+0,875 <sup>B</sup>	9,74	"	"	- G&P	"	99	Maribu	65	Spovrn	dyn.	24		181
"	"	56	"	11450	15,5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		182	
"	"	57	"	12300	16,5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	dyn	24		183
"	"	58	"	9930	13	"	4,35+0,875 <sup>B</sup>	8,03	"	"	- TL	"	10	Arliel	5	"	"		184	
AHJ	"	75	"	12700	17,5	9 11	5,3+0,875 <sup>B</sup>	9,83	"	"	- G&P	"	16	Sc	7	"	dyn.	65		174
"	E	76	"	9760	13	10 12	4,1	8,22	"	"	"	"	00	"	5	"	"		171	
"	"	77	"	8670	12	8 9,5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		173	
"	EM	78	"	5300	7	6	3	6	"	"	- P	"	33	"	3	"	"		175	

## Aalborgbanernes personvognsmateriel.

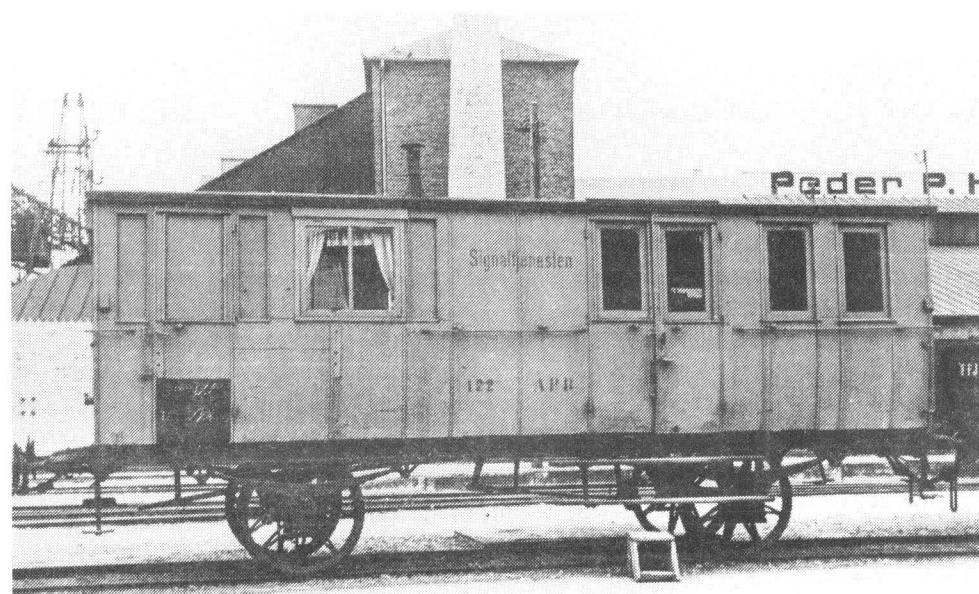
Tiden lige omkring århundredskiftet var lidt af en brydningstid i personvognsmateriellets historie. Nye vogntyper - gennemgangs-vogne i form af både sidegangs- og midtergangs-vogne - begyndte at afløse de hidtil enerådende kupevogne. Nye vogntyper blev bygget med hvælvet tag eller tagrytter i stedet for det hidtige flade tag. Med gennemgangsvognene fulgte åbne eller lukkede endeperroner med overgang fra vogn til vogn i stedet for de udvendige løbebrædder for togpersonalet.

Rigsdagen vedtog i 1894 en af de første "store" jernbanelove, der resulterede i et utal af nye jernbanestrækninger. Det samme var tilfældet i de fleste andre lande i Europa, hvor jernbanebyggeriet netop da var på sit højeste. Den europæiske jernbanevognsindustri oplevede en blomstringsperiode, og antallet af virksomheder nåede et højdepunkt. Netop i denne livlige periode påbegyndtes anlægget af de tre privatbaner, der senere blev kendt som "Aalborg Privatbaner". Intet under, at det foretagende fik en overordentlig blandet vognpark.



Aalborg, marts 1897

arkiv:H.G.Alkjær



telegrafvogn, opr D 122

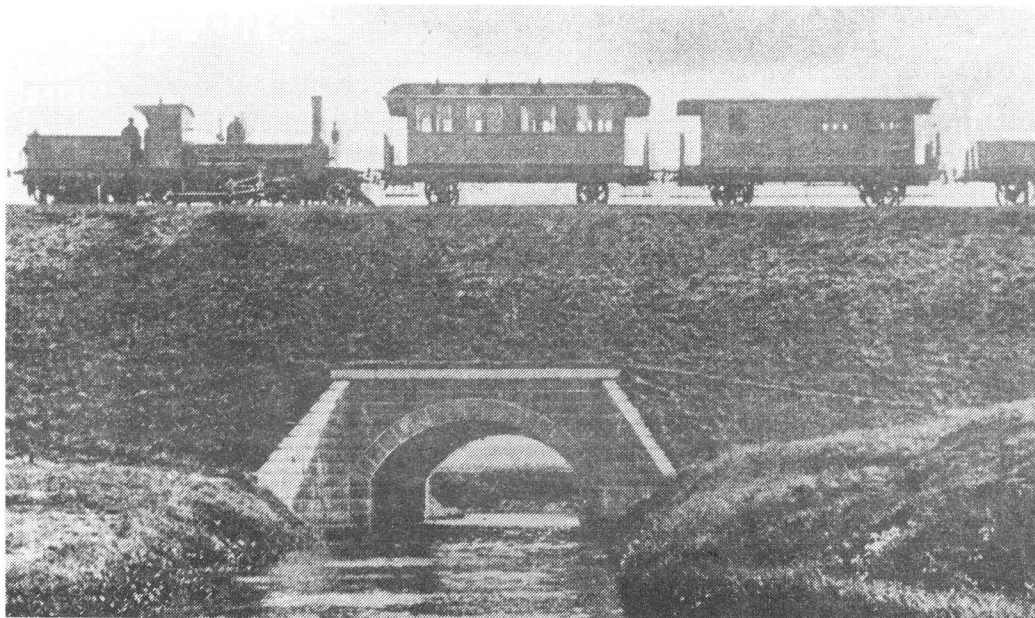
JS foto A 338 F 002

Fjerritslev - Frederikshavn via Nørre Sundby blev åbnet i 2 omgange, og det kom til at præge FFJ's vognpark. Først åbnedes Fjerritslev - Nørre Sundby i 1897. Her nordenfjords valgte man noget af det mest beskedne på markedet, nemlig nogle gammeldags kupe-vogne med fladt tag fra Waggonfabrik Güstrow:

- 2 A vogne med II og III kl.
- 2 B vogne med II og III kl.
- 1 C vogn med III kl.
- 2 D vogne med III kl. og postrum
- 2 E vogne (rejsegodsvogne)

Vognenes totalhøjde var ca 3.34 m, svarende til det, som Jydsk-Fynske Statsbaner forlod i 1882 til fordel for det pænere mål 3.5 m. Kupéstørrelserne var heller ikke imponerende: II klasses 1715 mm kunne lige gå an, men på III kl. var det i underkanten med 1400 - 1500 mm, hvor man ellers skulle til Sjællandske Jernbaneselskabs ældste vogne for at finde det mindste af disse mål. Rejsegodsvognene var bygget med udvendige stolper og bræddebeklædning som på godsvogne, og denne byggeskik blev forbillede for Aalborgbanernes følgende rejsegodsvogne.





loko(1-15)+A(3-6)+E(3-5)

arkiv:S.A.Guldvang

Forresten havde de kombinerede II & III kl. vogne de polstrede II kl. kupeer i hver sin ende af vognen, og det var igen et træk, de havde fælles med Sjællandske Jernbaneselskabs vogne. De kombinerede post- og personvogne var de laveste i hele leverancen og tillige dem med de mindste kupeer.

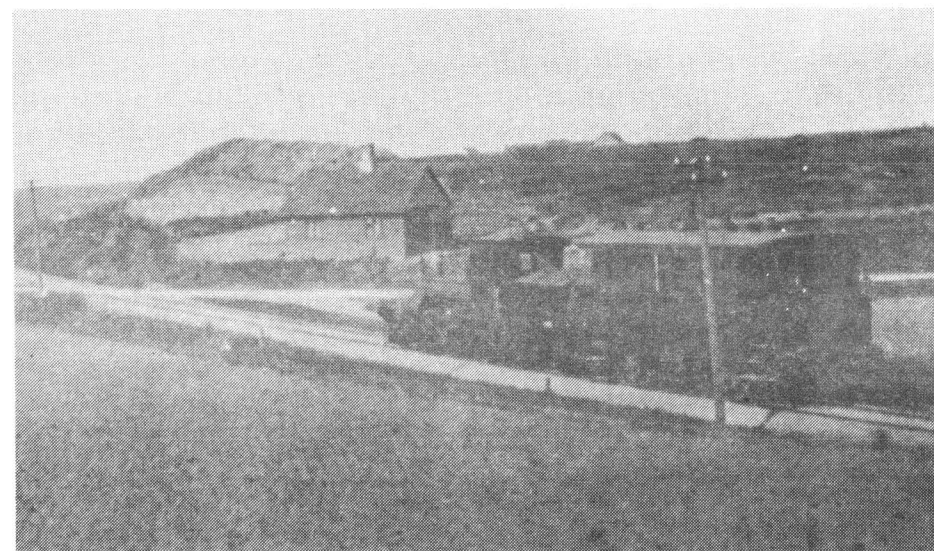
Denne første leverance synes at have været et nummer for spartansk, for til resten af FFJ, strækningen Nørre Sundby - Sæby - Frederikshavn, som blev åbnet 1899, valgte man materiel fra Scandia. Det blev vogne med tagrytter og åbne endeperroner, ganske som de mest moderne vogne på andre baner, men for at markere den nordjydske sparsommelighed valgte man i videst muligt omfang vogne, der var et fag vinduer kortere end ellers....

#### Der anskaffedes:

- 4 A vogne med II og III kl.
- 2 B vogne med II og III kl.
- 5 C vogne med III kl.
- 6 Cv vogne med III kl. og varmekedel
- 3 D vogne med III kl. og postrum
- 3 E vogne (rejsegodsvogne)

De kombinerede II og III kl. vogne havde kun 4 fag vinduer, hvor de fleste andre baner indrettede sig med 5 fag. Alle vognene var midtergangsvogne. Rejsegodsvognene var også her bygget som godsvogne med udvendige stolper, dog med åbne endeperroner lige som personvognene. Tilsvarende typer blev anskaffet af f. eks. Svendborg - Nyborg banen og Lyngby - Vedbæk banen. Vognene var leveret af Scandia, og det var en af de få gange, hvor Scandia byggede vogne i "Vulcan-stilen".

Rejsegodsvognene havde fladt tag, og det havde de 6 små kombinerede person- og kedelvogne også. Med kun 2 fag vinduer og et kedelrum kunne de dårligt blive mindre, men den minimale størrelse har nok været et forsøg på at holde vægten nede. Vognene blev i 1909 ombygget med 4 fag vinduer og kedelrum på den måde, at de forlængede vognkasser blev flyttet over på helt nye undervogne med en bogie under kedelrummet. På de gamle korte undervogne byggede man nogle stykgodsvogne.



AHJ loko+Cv(1-6)

arkiv:S.A.Guldvang

Aars - Nibe - Svendstrup blev åbnet i 1899, næsten samtidig med Sæbybanen. Foretagendet købte lokomotiver i Belgien og kombinerede dem med helt moderne personvogne fra Vulcan i Maribo. Personvognene var rummelige sidegangsvogne med tvilling-vinduer, tagryttertag og åbne endeperroner. To af personvognene var endog bogievogne med sidegang på II kl. og midtgang på III kl. Det blev samtlige Aalborgbaners eneste "rigtige" bogievogne, men de var for store til de beskedne nordjydske forhold, og blev snart solgt eller byttet bort til andre privatbaner.

Der blev anskaffet: 2 Ab vogne med II og III kl.  
4 C vogne med III kl.  
2 Da vogne med II kl. og post  
3 E vogne (rejsegodsvogne)

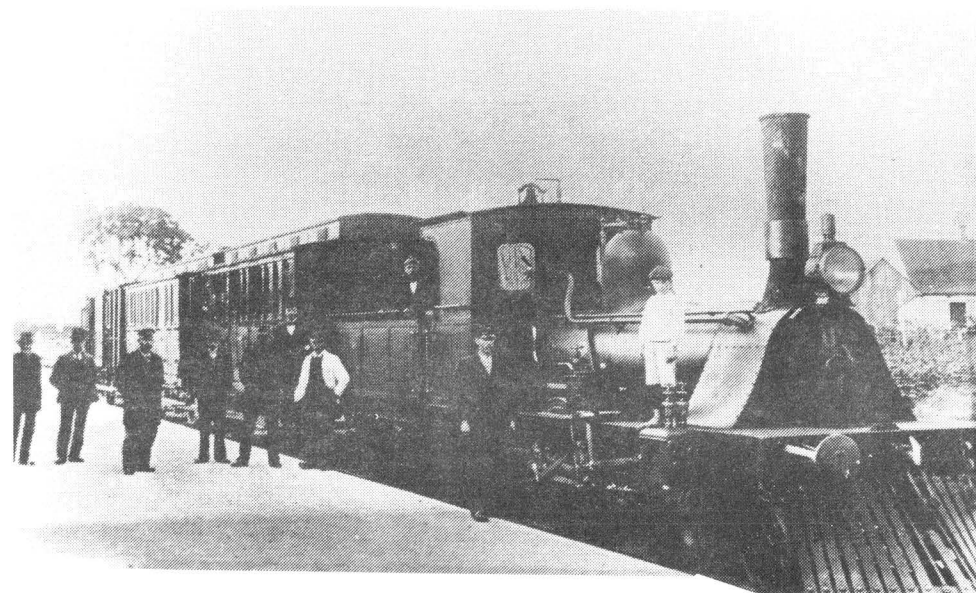
Rejsegodsvognene adskilte sig lidt fra personvognene ved at have andre vinduer og trælistebeklædte sider, og de havde varmekedel til togopvarmning. Generelt var der god overensstemmelse mellem lokomotiver og vogne på ANSJ på et tidspunkt, hvor nogle baner ellers anskaffede store moderne vogne og de mindst mulige, ofte brugte lokomotiver.

Den tredje af Aalborgbanerne blev Hadsundbanen, der åbnedes i 1900 med vogne leveret af Scandia. Det blev kupévogne, men de lignede ikke de andre baners kupévogne, for de havde tagrytter! Det var de eneste kupévogne i Danmark, der var indrettet sådan, men forbilledet må være hentet i Tyskland hos de preussiske statsbaner, hvor det var almindeligt helt op til ca. 1920 med en brat afskåret tagrytter på kupévogne.

Der blev anskaffet:

4 B vogne med II og III kl.  
2 Bv vogne med II/III kl. og kedelrum  
2 Db vogne med II/III kl. og postrum  
2 E vogne (rejsegodsvogne)  
5 Qs vogne (stykgodsvogne)

Qs vognene var næsten ikke til at kende fra rejsegodsvognene. Alle personvognene var med ganske blandet indhold.



AHJ 12+B+Bv+E, Bælum

arkiv:H.G.Alkjær

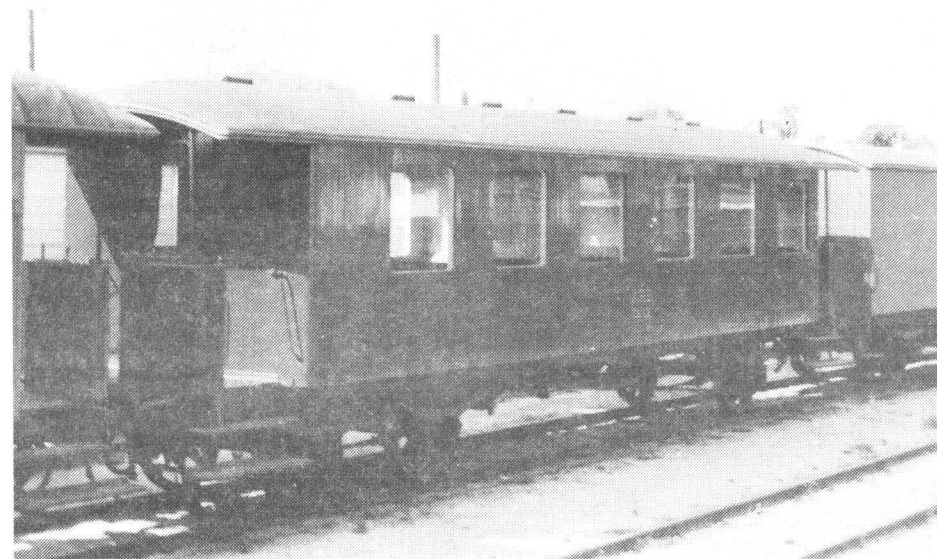
Kort efter århundredskiftet havde de tre Aalborgbaner, der nu kaldte sig "Nordjyllands forenede Privatbaner", således 3 stilarter repræsenterede: Små gammeldags kupévogne med fladt tag (FFJ), moderne kupévogne med tagrytter (AHJ), og helt moderne gennemgangsvogne (ANSJ, FFJ). Men det skulle blive endnu mere broget, for efterhånden, som trafikken steg, måtte der anskaffes endnu flere vogne. I 1904 tog Hadsundbanen hul på en helt ny stil: personvogne med 5 fag store vinduer i trærammer, pladebeklædte sider, åbne ende-perroner og hvælvet tag. Frem til 1912 anskaffede banerne ialt 15 vogne: AHJ 10 midtergangsvogne III kl. og 2 sidegangsvogne III kl. med varmekedel, AHB fik 1 II og III kl. sidegangsvogn med varme-kedel, og FFJ fik 2 II og III kl. sidegangsvogne. Vognene blev noget forskellige, nogle af sidegangsvognene havde tvillingvinduer, og midtergangsvognene fik efterhånden forskellige kombinationer af tvillingvinduer ved enderne, efterhånden som der blev indbygget toiletter.

Samtidig med at denne vogntype fik så stor udbredelse især på Aalborg - Hadsundbanen, anskaffede Randers - Hadsundbanen tilsvarende vogne, og andre varianter fandtes hos bl. a. Langelandsbanen.



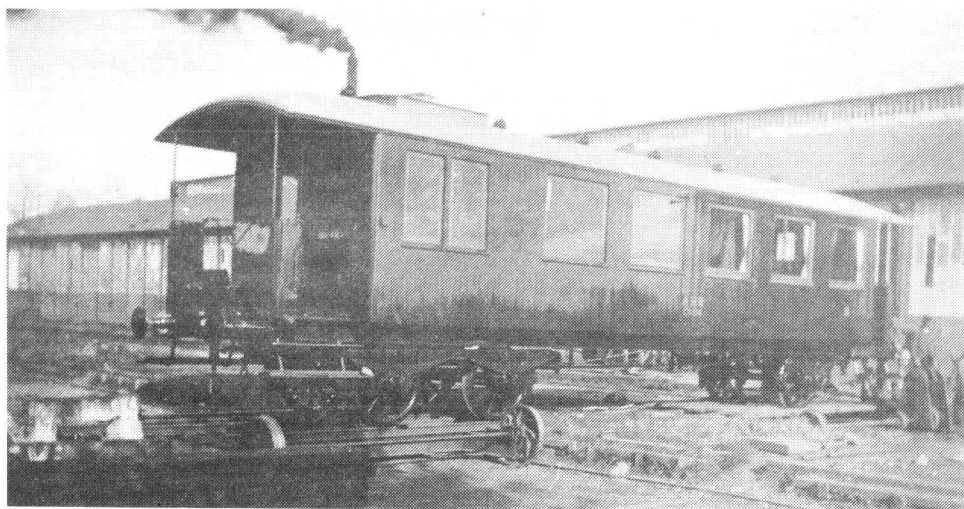
Aalborgbanerne fortsatte med at anskaffe personvogne og gik i 1913 over til næste nummer, nemlig 6-fagsvogne med akselafstand 7,22 m. De første vogne havde store vinduer i trærammer (med tvillingvinduer i kedelrum), men senere vogne fra omkring 1916 fik små vinduer med spejlglassruder. Frem til 1923 anskaffede FFJ 6 III kl. vogne og 3 III kl. med varmekedel, AHB 2 III kl. og 2 III kl. med varmekedel, og AHJ 2 III kl, 2 III kl. med varmekedel og 3 III kl. med postrum. Ialt 20 vogne, som alle var trælistebeklædte, med åbne endeperroner og hvælvet tag. Der blev samtidig anskaffet enkelte rejsegodsvogne, alle i sædvanlig godsvognsmodel.

Mens de to andre baner efterhånden havde fået kombinerede post- og personvogne af gennemgangstype, anskaffede FFJ i 1914 - 23 ialt 6 store kupévogne med postrum og enten III kl. eller II og III kl. Som kupévogne svarede de til DSB's nyeste type med hvælvet tag og jalousier over alle vinduer, men sammenlignet med FFJ's øvrige anskaffelser i samme tidsrum og AHJ's moderne kombinerede post- og personvogne virkede de nu noget gammeldags. Men til gengæld blev vognene senere flittigt ombygget, og forresten blev Aalborgbanernes materiel ikke mindre broget.



AHB Cb 42 (opr Cv 114), Aalborg 1959

foto: E.S.Andersen



AHB Cv 114, Scandia 1922

arkiv:JMJK

I 1923 var behovet for personvogne dækket, og personvognsmateriel blev herefter mest anskaffet i form af motorvogne, først Kielervogne og senere Triangelvogne. Der skete løbende ombygninger og moderniseringer af personvognsmateriellet. Elektrisk lys indførtes således næsten fra banernes første år, og senere blev vogne indrettet som bivogne til motorvogne med egenvarme og rullelejer. Nogle små lukkede godsvogne blev ombygget til brug som rejsegodsvogne i motorvognene, og ihvertfald nogle af dem startede med glatte sider og lodret trælistebeklædning, men senere havde de alle godsvognssider lige som de øvrige rejse-godsvogne. Yderligere fandtes til brug i motortogene nogle små lukkede godsvogne, der fik gavldøre og rød farve.

Også andre rejsegodsvogne beholdt glatte sider langt op i tiden. Det gjaldt Nibebanens 3 oprindelige vogne, der dog blev noget ombygget, blandt andet med hvælvet tag, og en lidt mindre vogn, leveret til Hvalpsundbanen. Nogle af rejsegodsvognene fik akkumulatorbatterier til togbelysning og som regel en bogie eller lænkeaksler under akkumulatortenden. Det gav alt i alt en ret stor variation i rejsegodsvognenes udformning. I samme stil blev der i tidens løb bygget

2 hjælpevogne, først en lille én på en undervogn fra en af de små Q-vogne, senere en ret stor vogn på en undervogn fra en II/III kl. personvogn. I den rødmalede godsvognsstil fandtes også nogle stykgodsvogne, der kunne være svære at kende fra rejsegodsvognene. Ombygninger fra stykgodsvogn til rejsegodsvogn i banernes første tid kendes, og ombygninger tilbage igen blev almindelige i banernes sidste år.

En noget besynderlig krydsning mellem person- og godsvogne kom, da Kielervognene blev udrangeret som motorvogne: de fik fjernet taget og indretningen, vinduerne blev lukket med brædder, og så kørte de som tørvevogne!

Anskaffelse af Triangelmotorvogne fra 1929 var med hensyn til stil en videreførelse af arkitekturen fra 1913 med træbeklædte ferniserede sider og hvælvet tag. Men med motormateriellet kom de polstrede lædersæder istedet for træsåderne. To personvogne af stort set samme type som vognene fra 1913, men med store spejlglasruder, således som det var almindeligt fra ca. 1924, blev anskaffet i 1932 og må have været nogle af de sidste 7,22 m vogne anskaffet til danske baner. Men de var også helt moderne med lædersæder og selvsmørende "Isothermos" aksellejer. De lange kombinerede post- og personvogne blev fra midten af 1930'erne ombygget i flere omgange. Som regel blev to kupeer slået sammen til et rejsegodsrum, så der var både rejsende, post og rejsegods i samme vogn. En enkelt havde såmænd I kl.! Ved nogle vogne fjernede man kupeerne helt, og de blev til kombinerede post- og rejsegodsvogne. Indtil videre beholdt man vognsidernes buede form, kun sløret af diverse hjemmelavede skydedøre, men efterhånden blev de fleste ombygget med liste-beklædte lige vognsider. De fleste blev anvendt som bivogne til motorvognene lige til banernes lukning.

2. verdenskrigs slid på de danske baner medførte, at behovet for modernisering blev enormt bagefter. De fleste baner havde vilde ønsker om bogiepersonvogne, men det var der kun få, der fik. Nogle fik skinnebusser, andre fik lov til at modernisere de gamle vogne, men Aalborgbanerne fik begge dele: Der kom skinnebusser, og de bedste af personvognene fik efterhånden ny indretning, ny beklædning på vognsiderne (rødmalede fyrretræslister), egenvarmeanlæg, nye vinduer (ofte med gummikanter som i rutebiler). Så hurtigt gik det nu heller ikke:

I 1948 var der kun 4 personvogne, der havde polstrede sæder, endog en I kl. personvogn fik man moderniseret. Samtidig blev trykluftudstyr indført på det materiel, der ikke havde det. Skinne-busserne blev de eneste bogievogne og deres indretning svarede stort set til den standard, der blev indført i 1930'erne.

I 1950'erne blev der gradvist ryddet op i vognparken, og de ældste vogne udgik. Resten havde en indretning efter tidens standard: Lavryggede lædersofaer, ret store vinduer (dog med størrelsen afhængig af vognens byggeår). De fleste af vognene med varmekedel fik istedet indrettet kupe i kedelrummet, men beholdt bogien i den ene ende. Der kom et par "nye" vogne i 1956, da Hammelbanen lukkede, men bortset fra forskelle i indretning adskilte de sig ikke nævneværdigt fra de øvrige vogne.

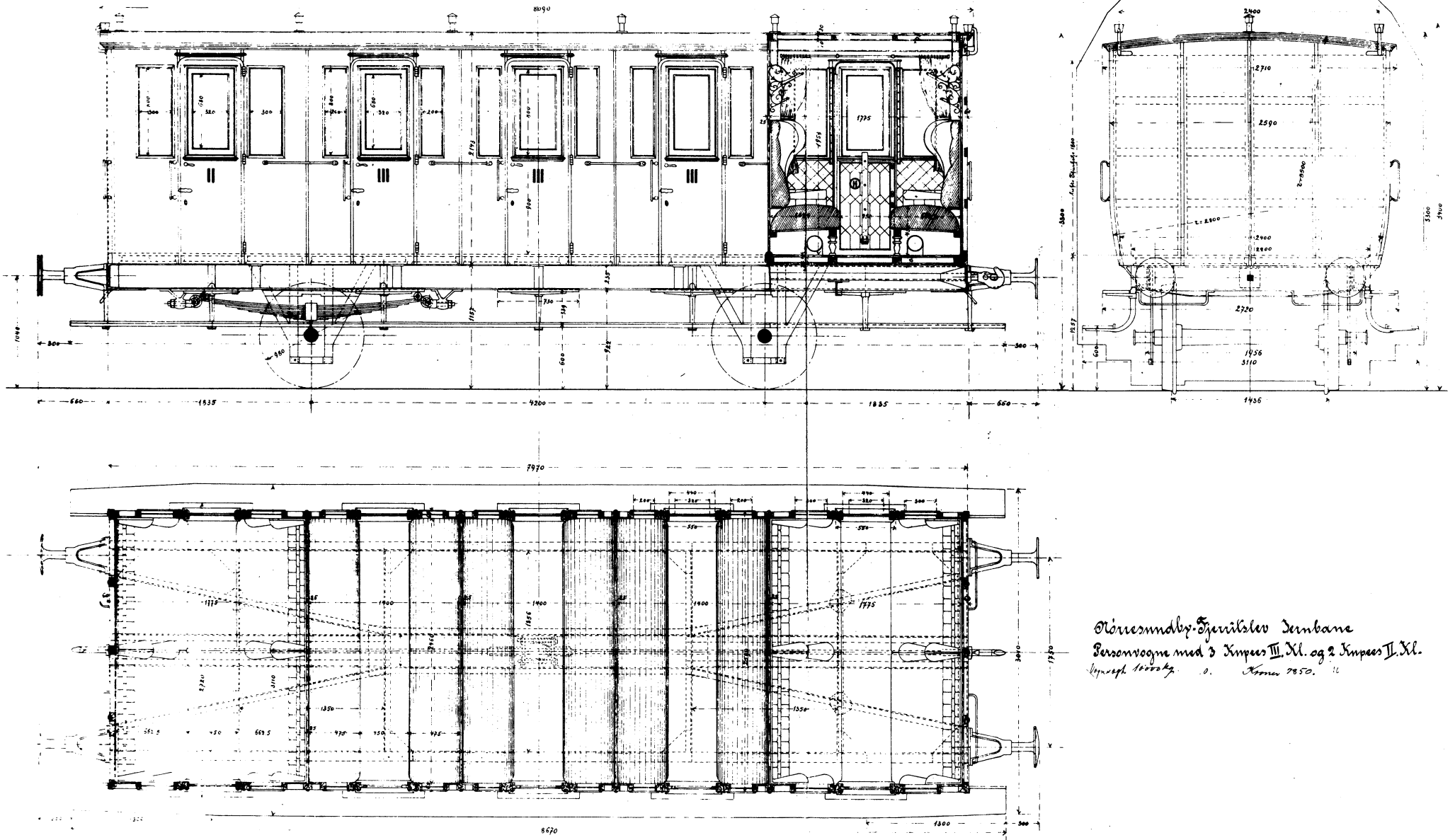
Herefter skete der ikke ændringer af personvognsparken, der holdt sig stort set uændret i banernes sidste halve snes år. Nogle af rejsegodsvognene blev overflødige og omdannet til stykgodsvogne litra Qe, der blev en meget broget forsamling med både 2- og 3-akslede vogne. Endnu en gang blev Aalborgbanernes grænse mellem rejsegodsvogne og stykgodsvogne ret flydende!

Aalborgbanerne lukkede i slutningen af 1960'erne, "2 minutter i 12", før sogneråds kortsynede trafikpolitik blev afløst af nye stor-amters trafikplanlægning. Ved lukningen var de fleste af veteranbane-selskaberne etableret, så de bedste eller mest typiske vogne blev reddet for eftertiden. For nogle få stykkers vedkommende gik der dog næsten 20 år, før de kom ud at køre igen, men der er håb om, at de kan vise Aalborgbanernes farver i mange år fremover.

Jens Bruun-Petersen

Механико-Пассажирск. У.С.  
 Проект.

Сегменты 153

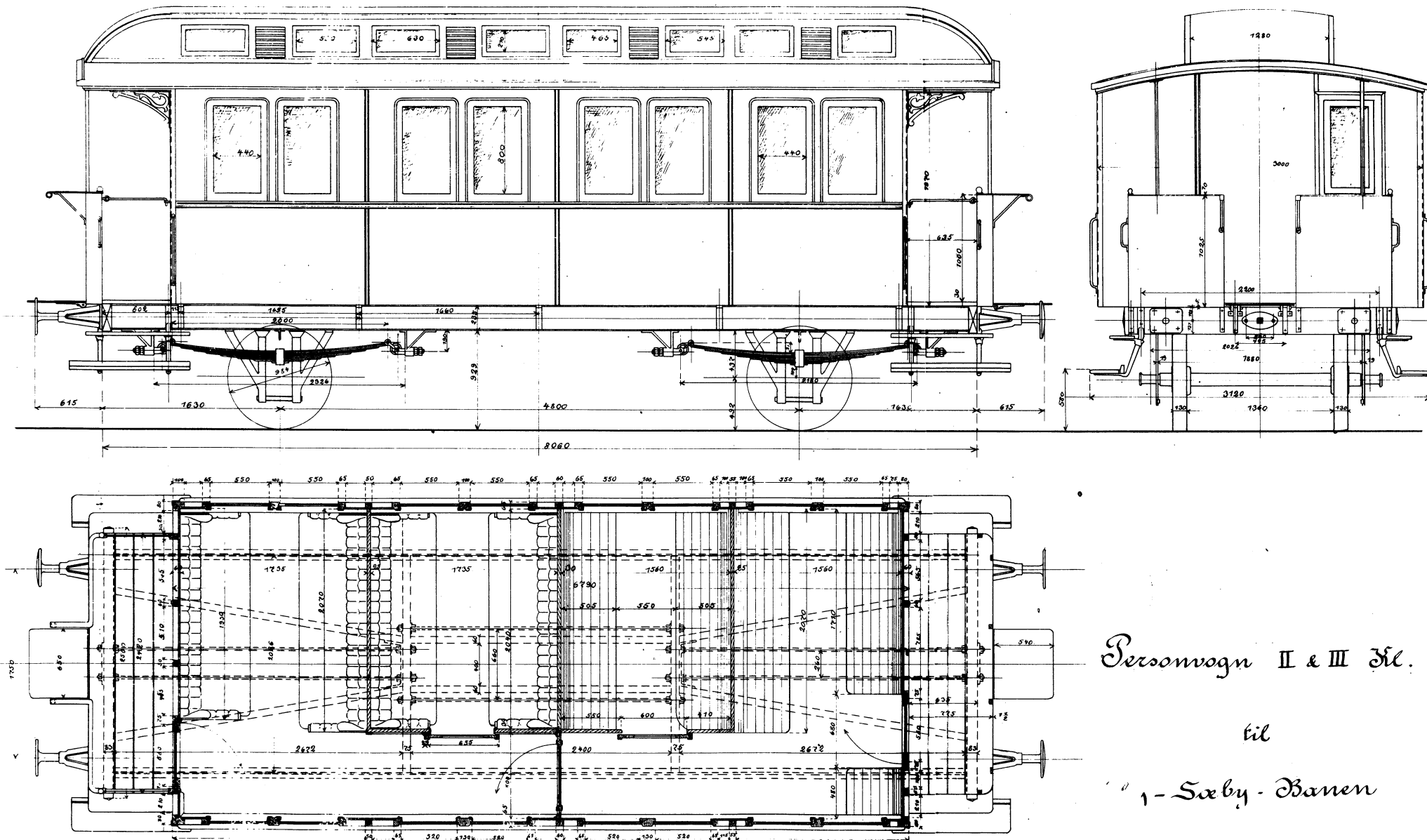


Одесско-Севастопольская Железная  
 Дорога  
 Персональный вагон с 3 купе III кл. и 2 купе II кл.  
 Проект 1910 г. № 7850.

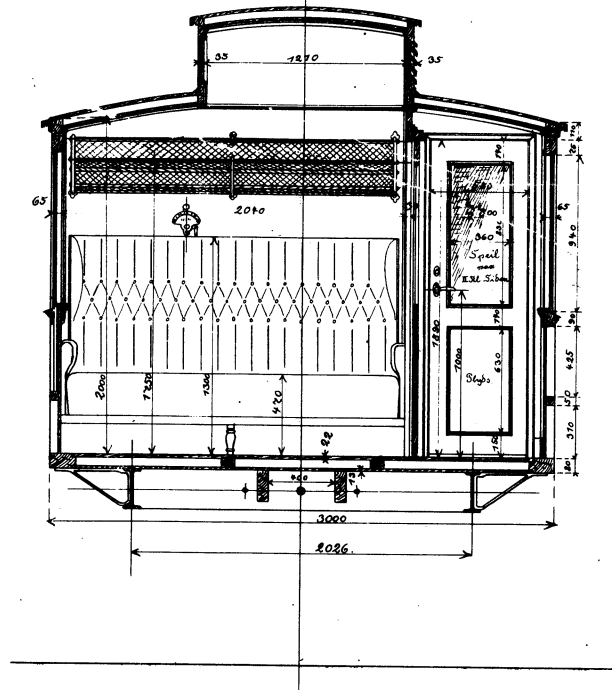
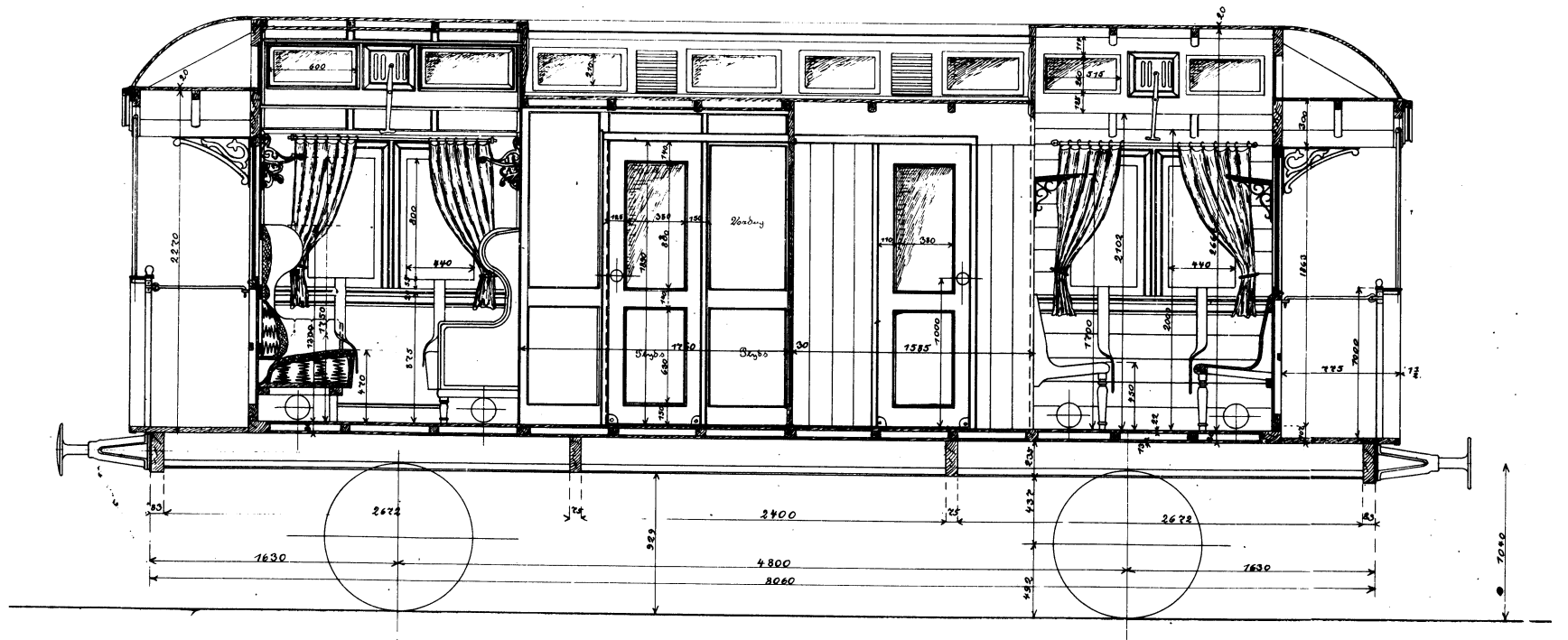


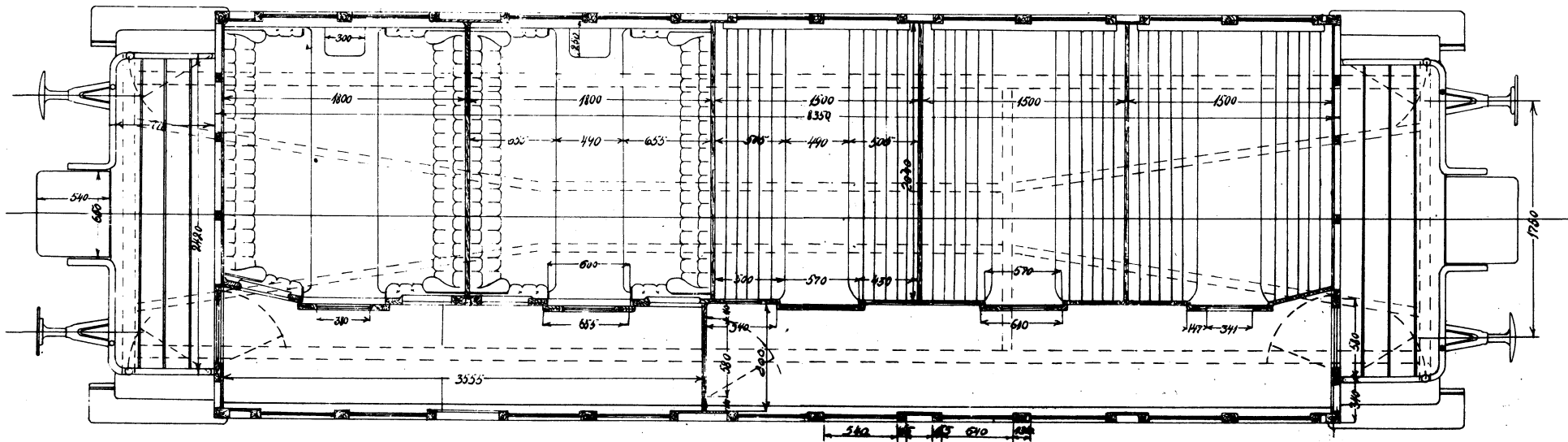
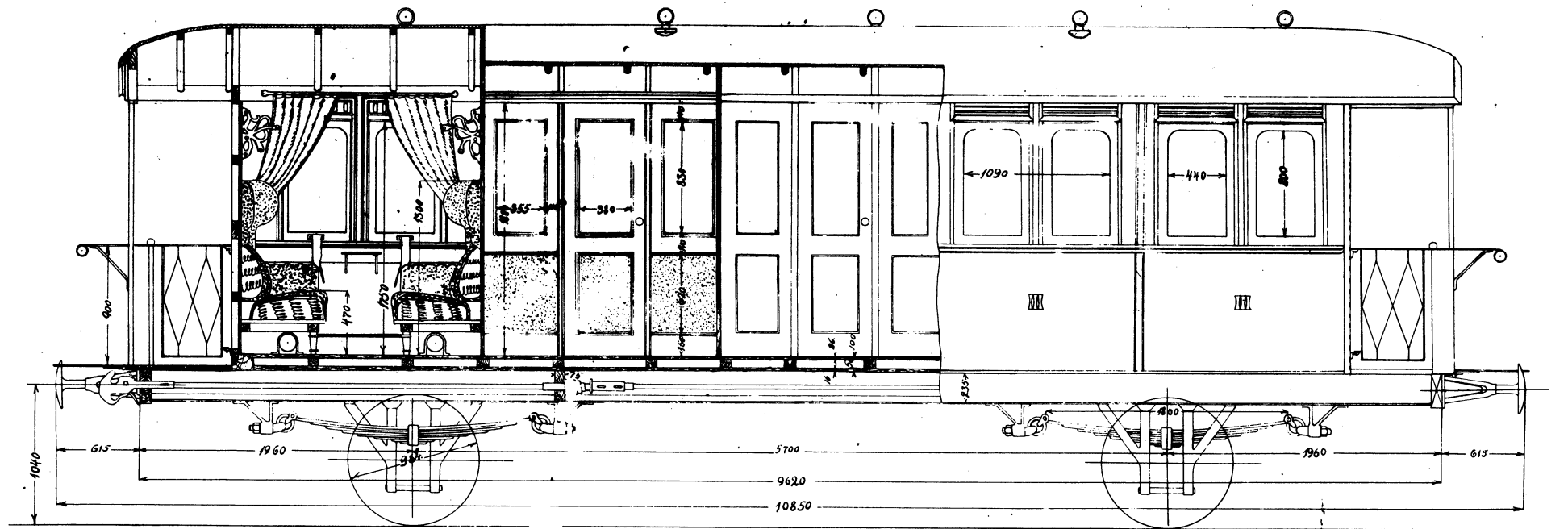
36. 0401.

Scandi

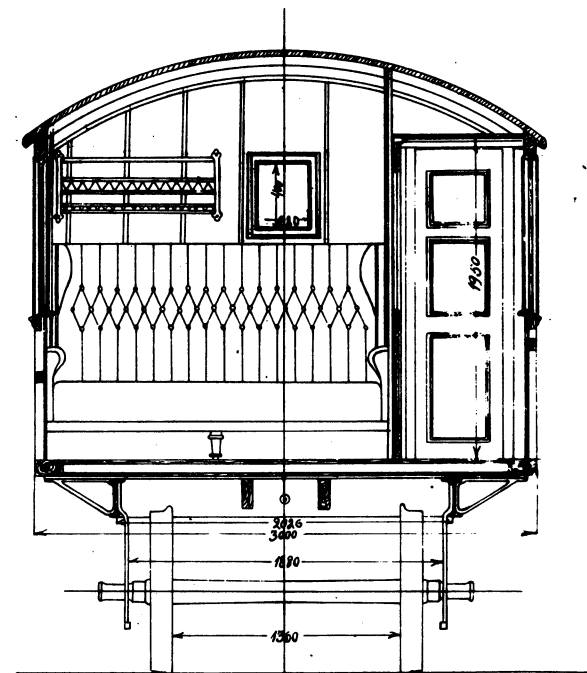
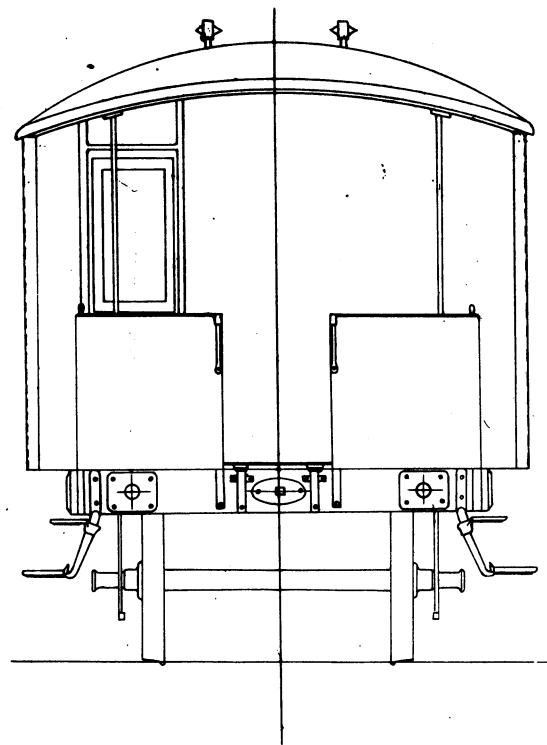


Personvogn II & III Kl.  
 til  
 1 - Sæby - Banen







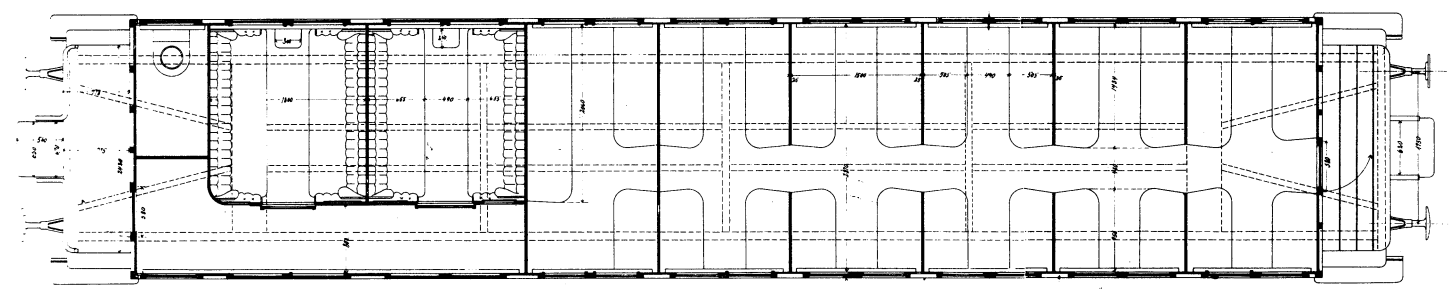
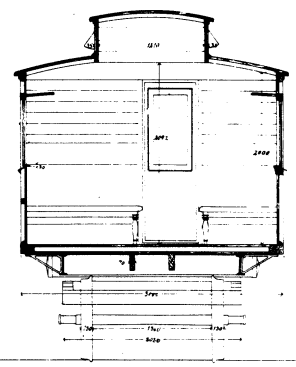
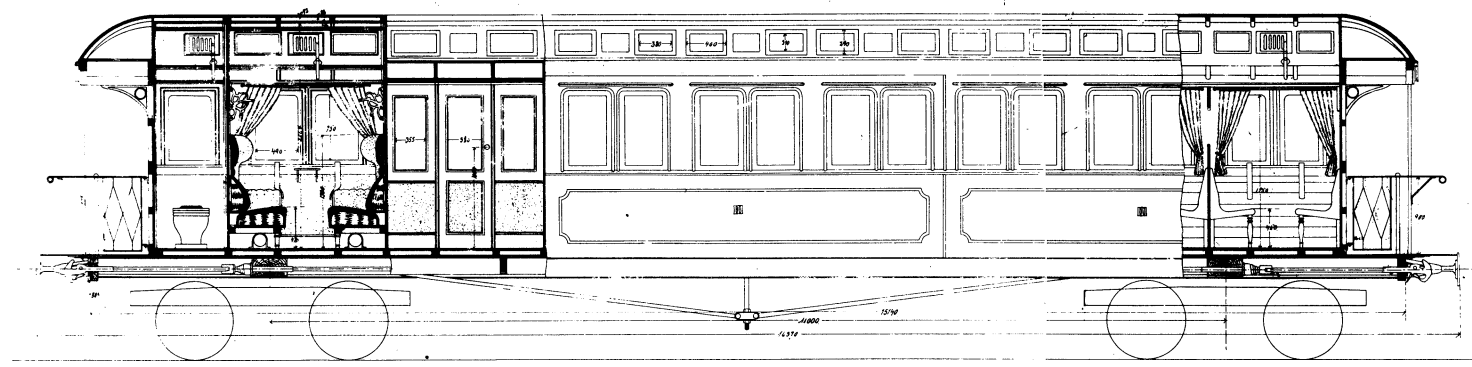


1/20 Størrelse.

Nordjyllands Jernbane Privatbaner  
Maskinsjælland.

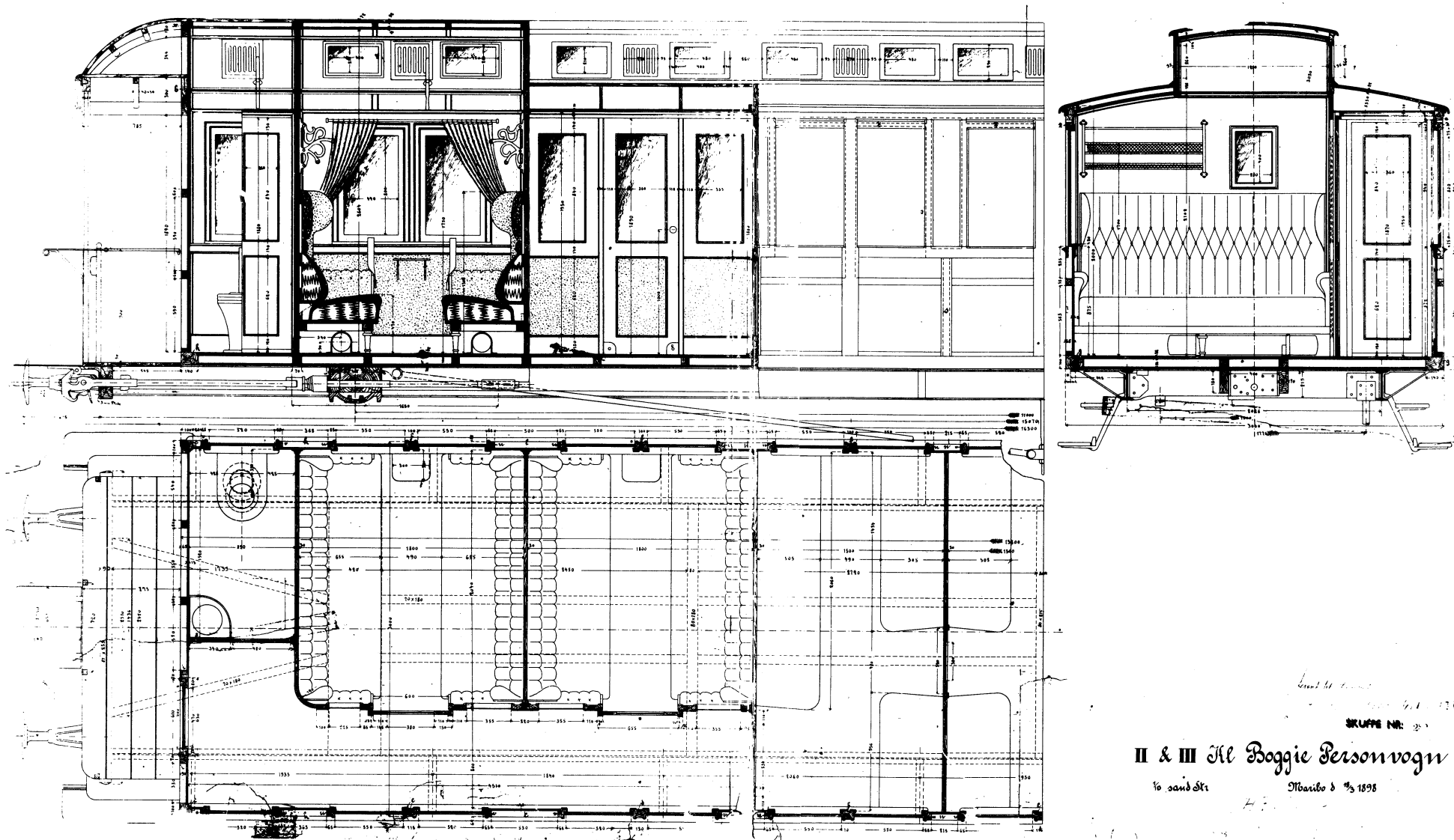
Speciell II og III Kl  
med  
Sidsang.

Aalborg Novbr. 1906.



II & III Kl. Baggage Personwagn.  
 1/20000 Stk. Maschin. Sen. 1897.

527.



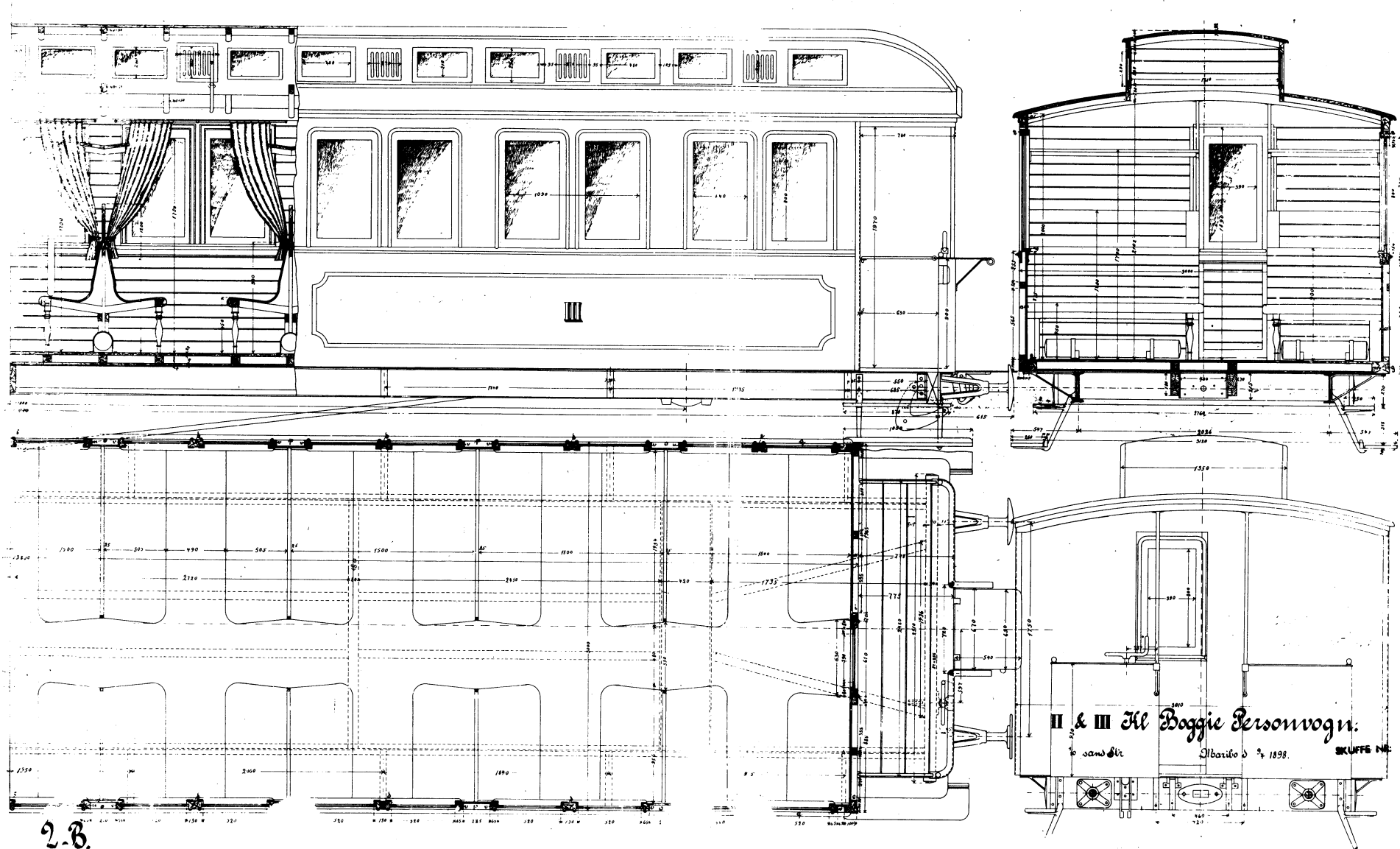
Grundriss  
 Skuffe Nr. 2

II & III Kl Boggie Personvogn

1/2 sand St. Milano d 1/3 1898

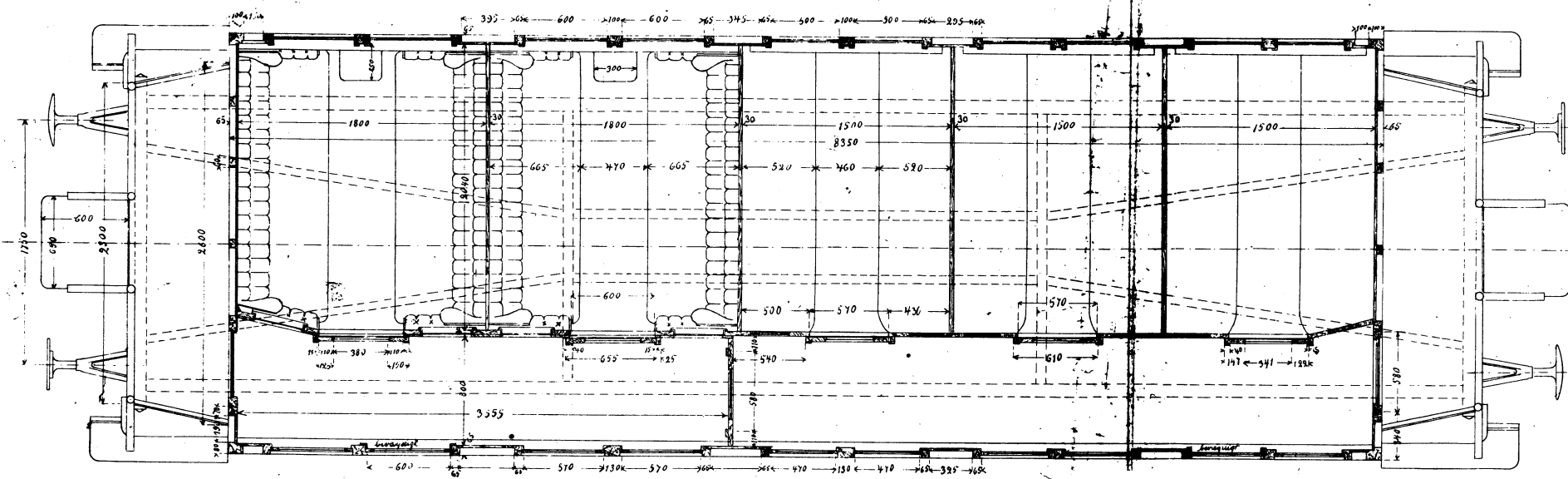
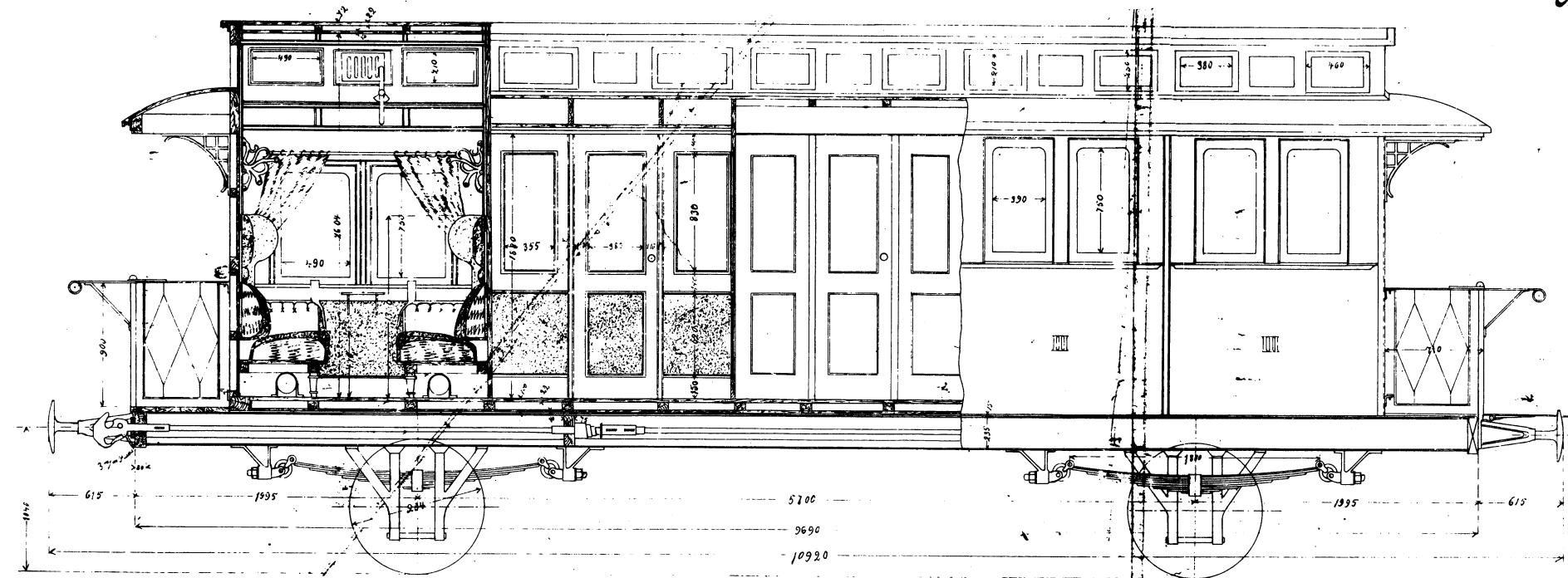
tegn. nr. 372 a



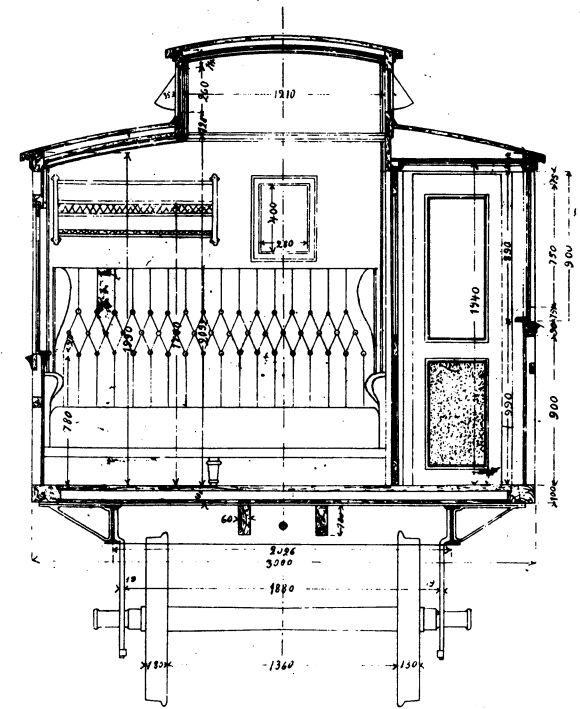


2-B.

tegn. nr. 372 b



328

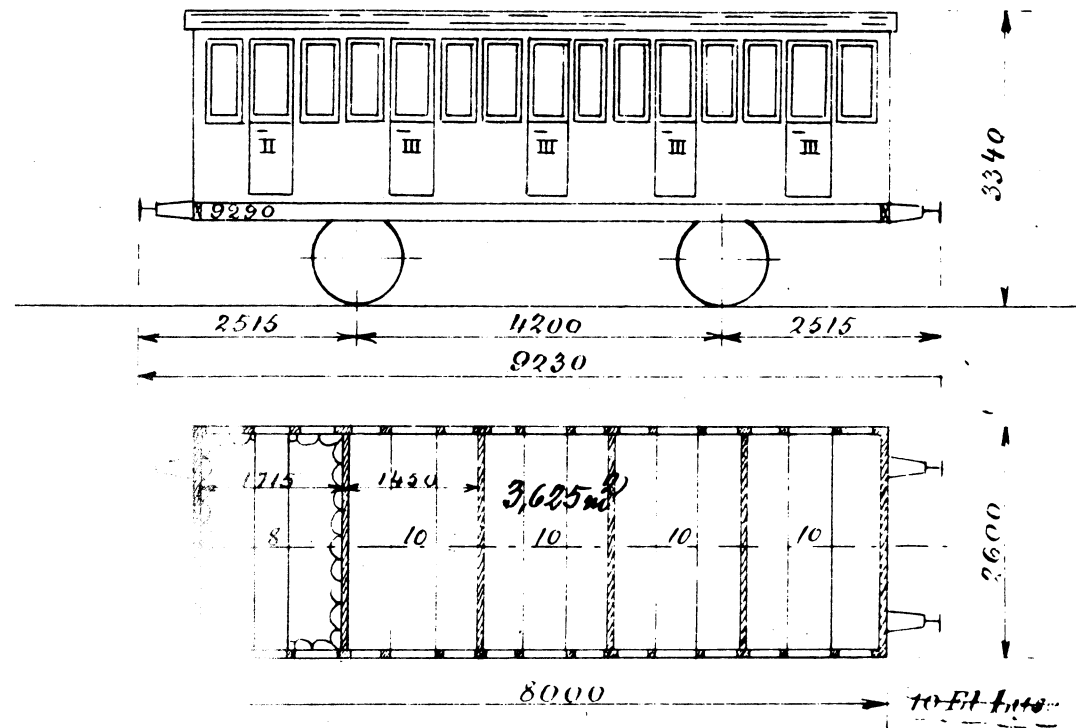


I, II & III *III* Personvogn

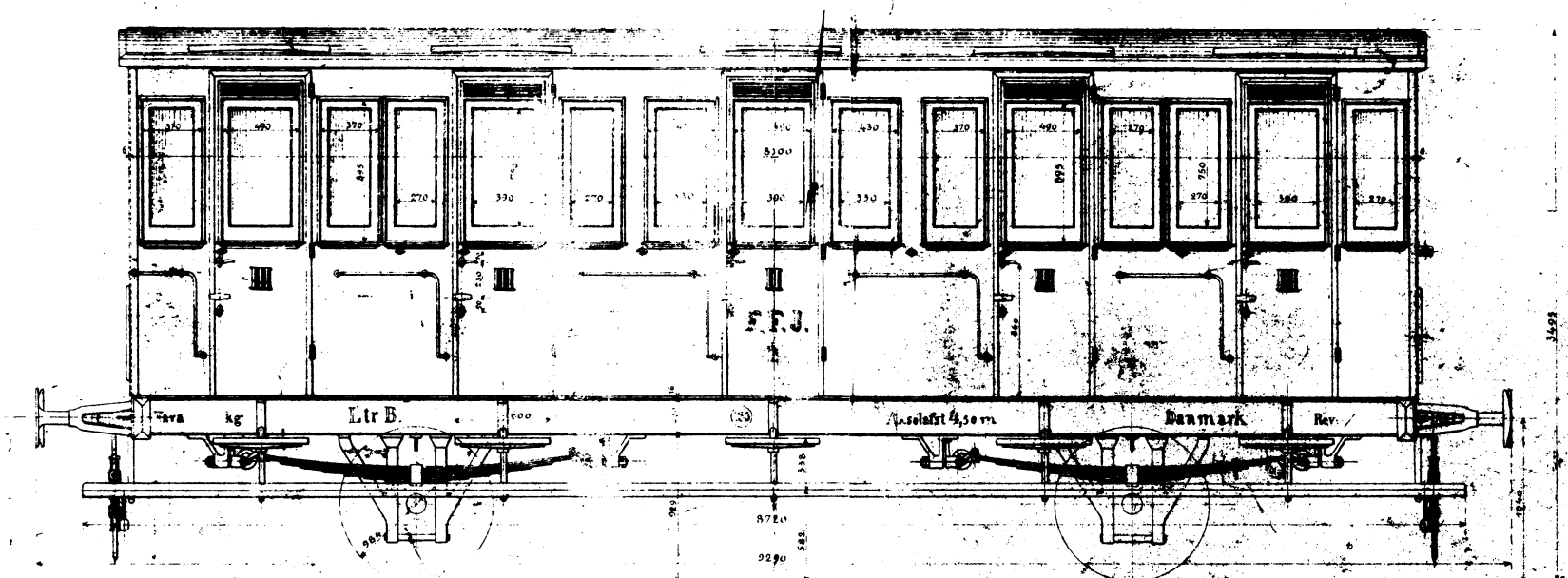
$\frac{1}{20}$  Sand Str. Maibo 8  $\frac{1}{12}$  97.



B. 31-~~82~~



fra APB DRM 1911



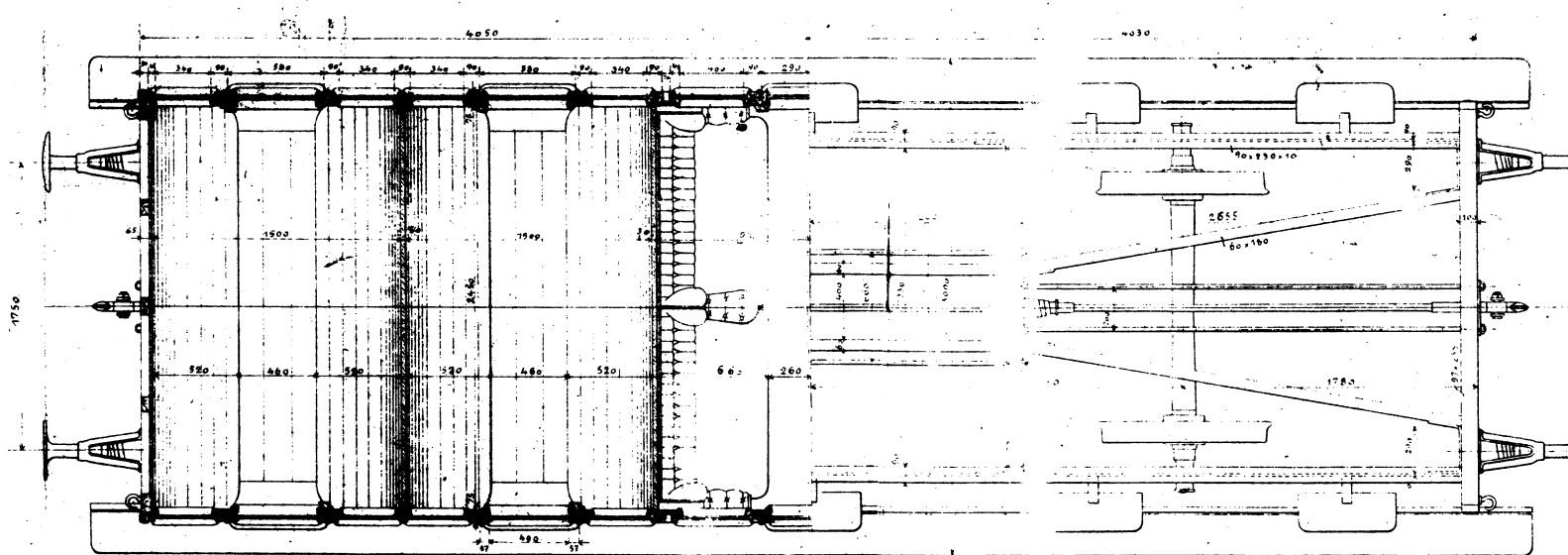
**23.33-34.**

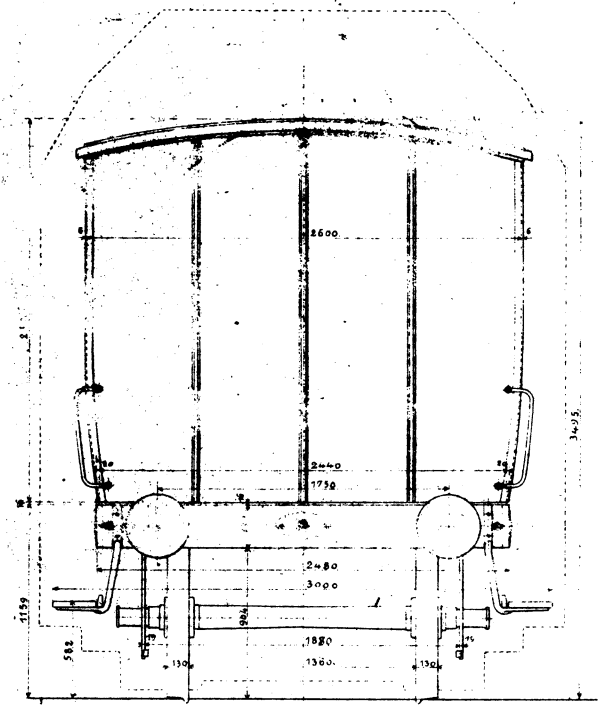
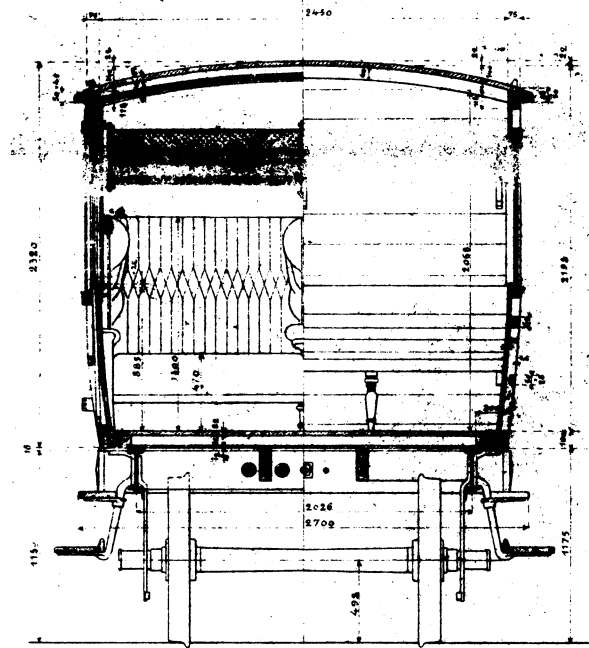
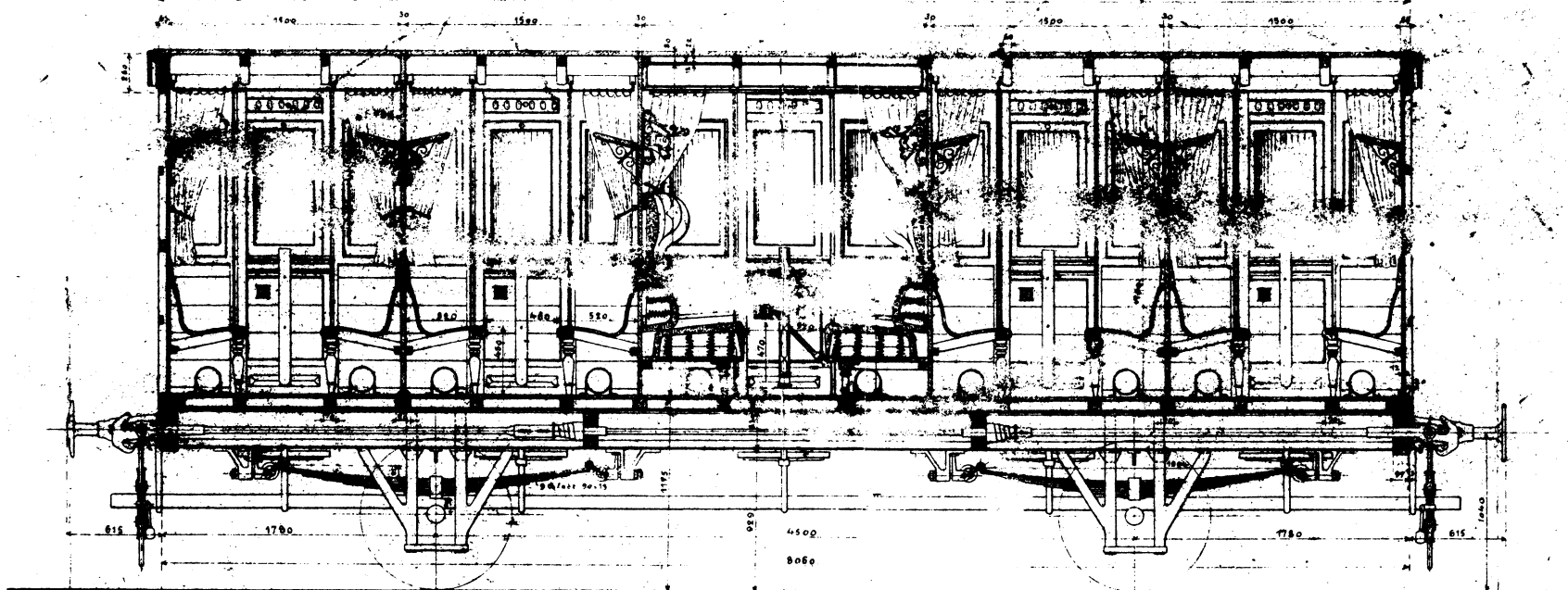
Sessenvogn II og III Klasse.

lit

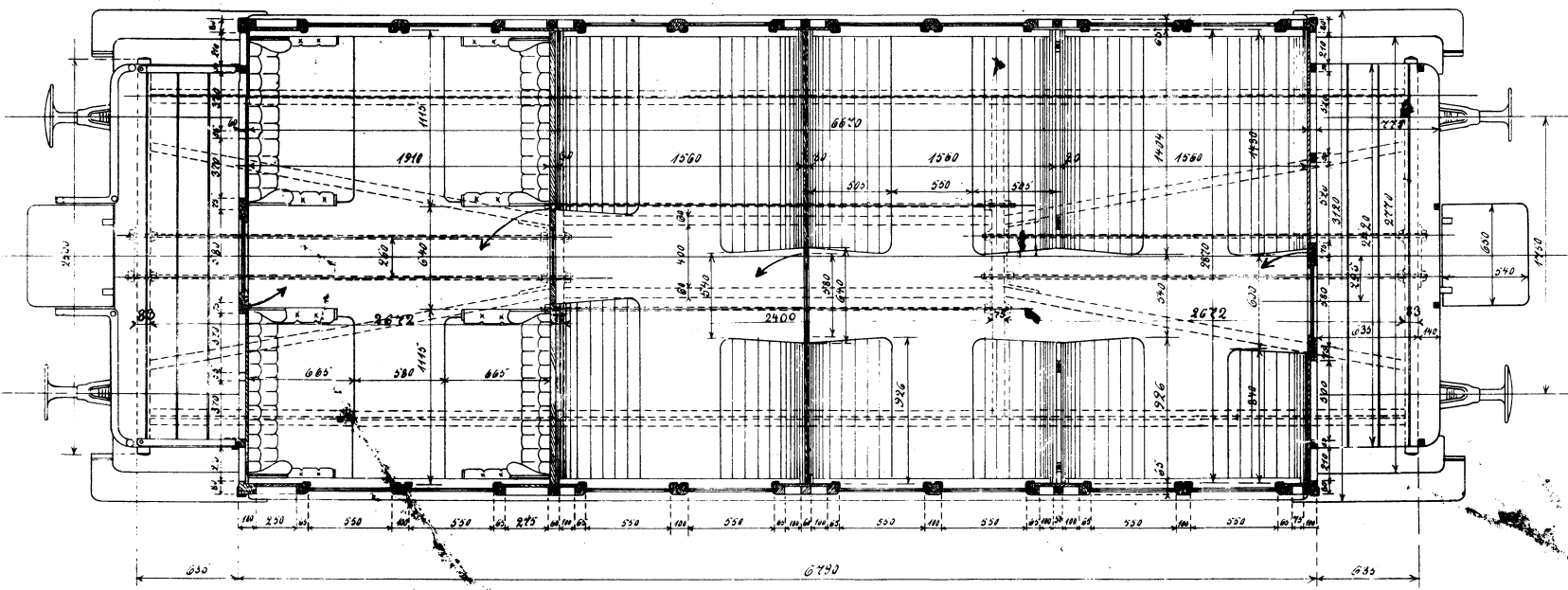
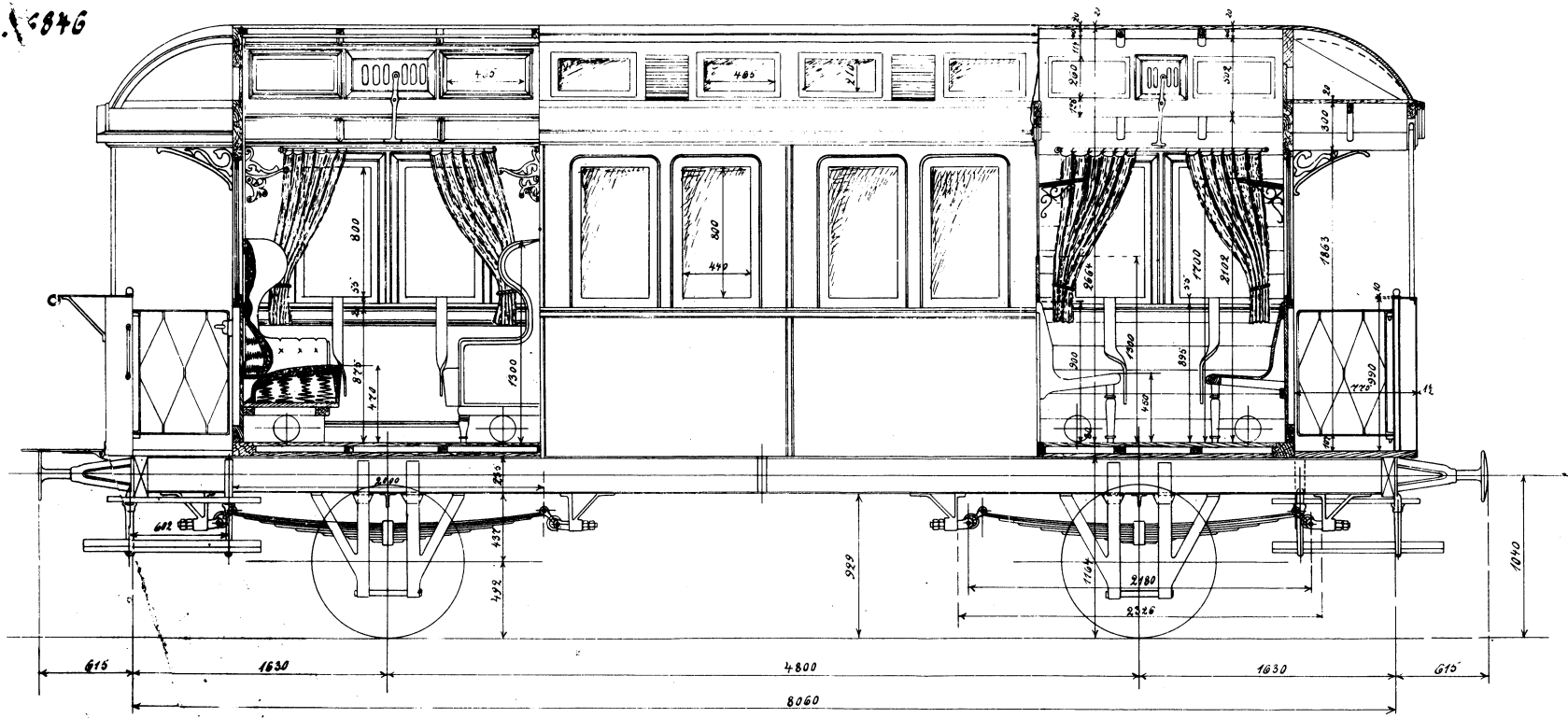
Specielle-Fæderstjævn Carnev. 3. Q. 5.

Q.Q.Q. 5.



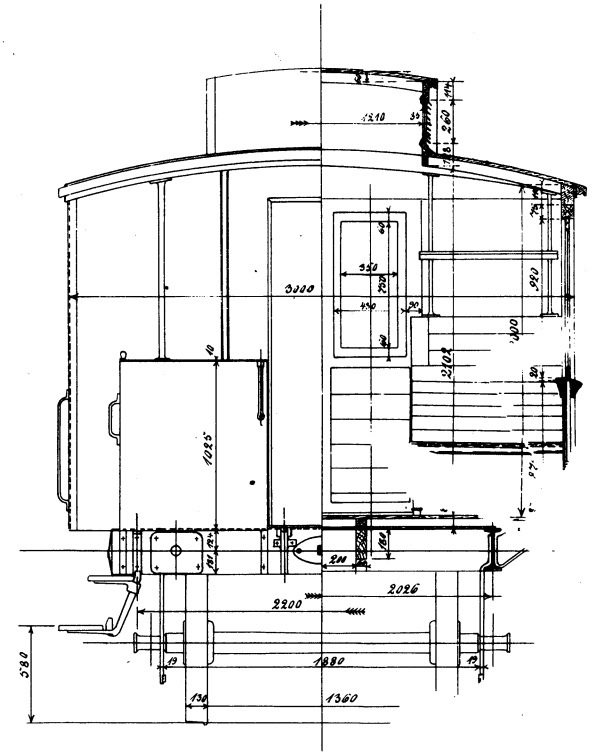
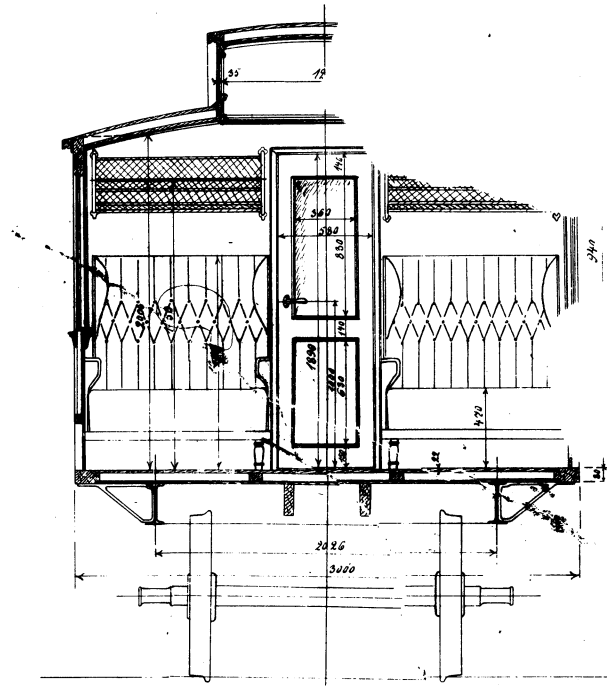


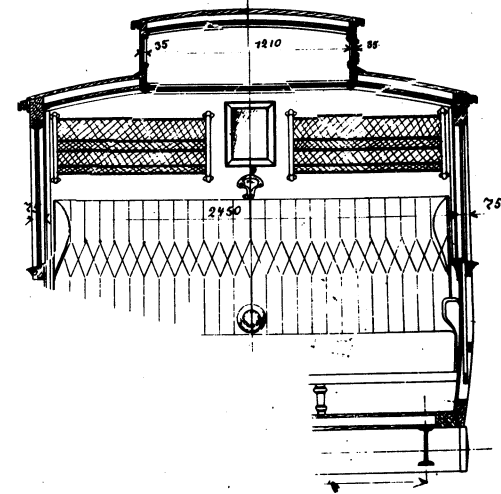
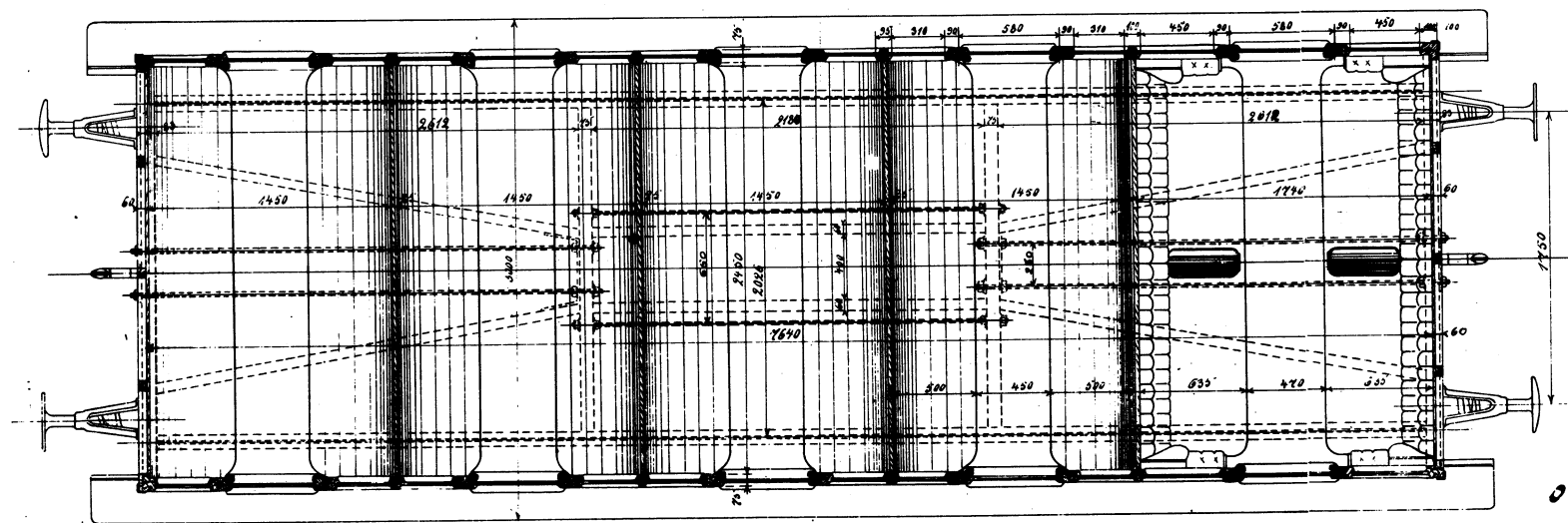
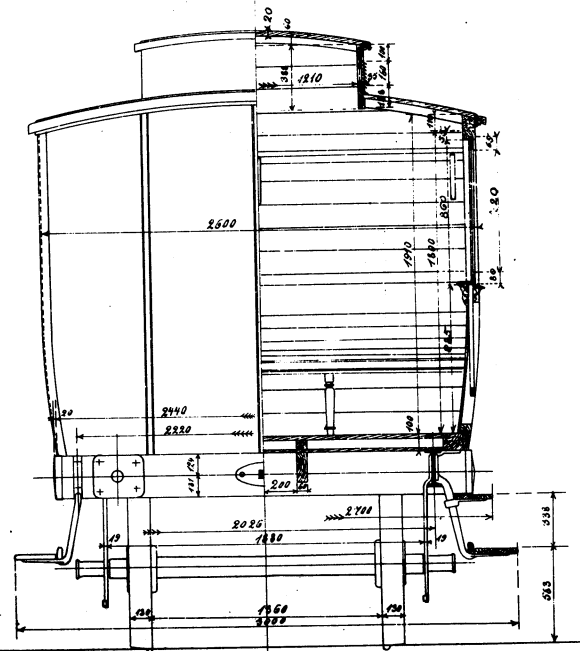
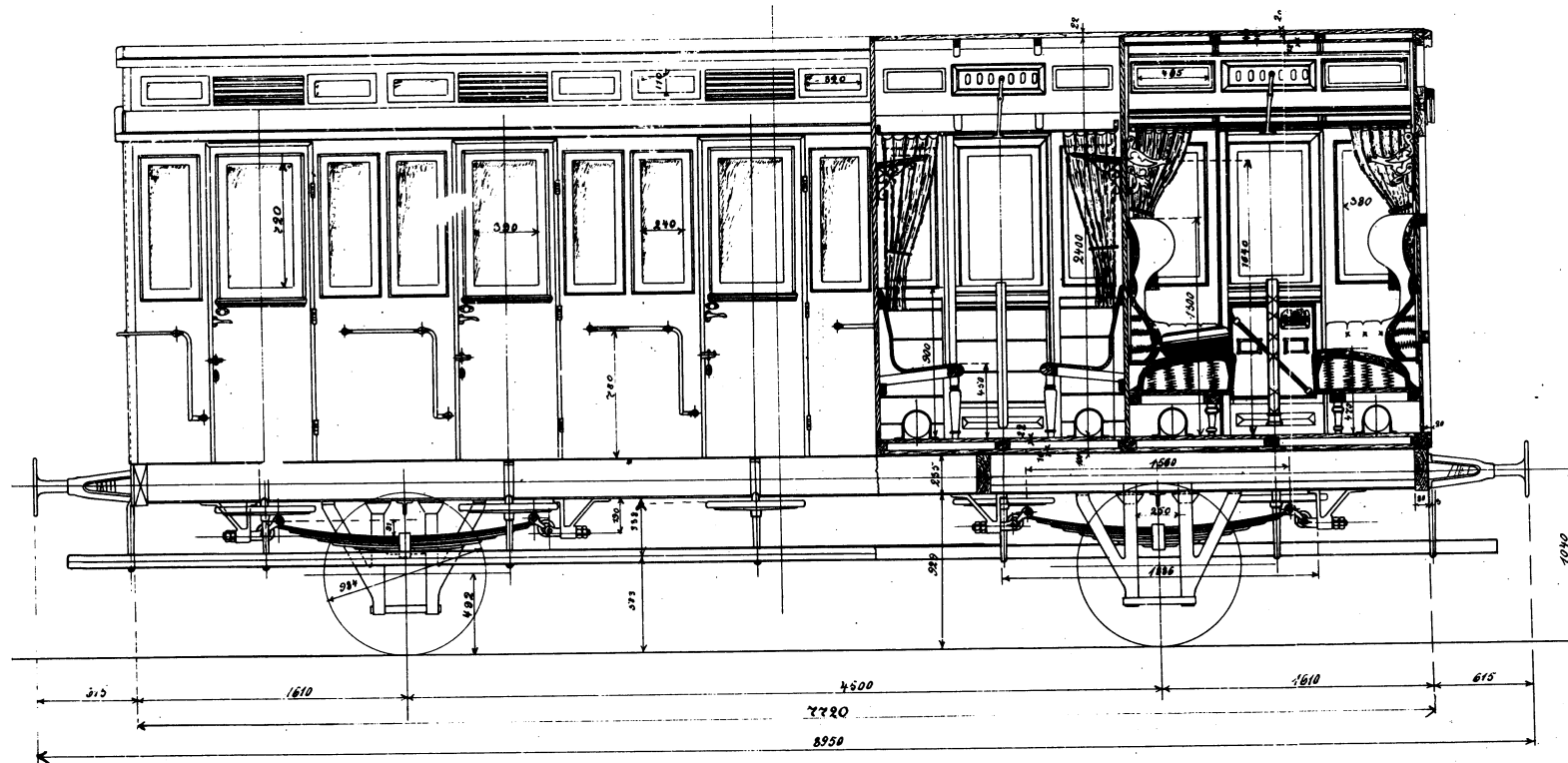
Dr. 1846



*Personwagen*



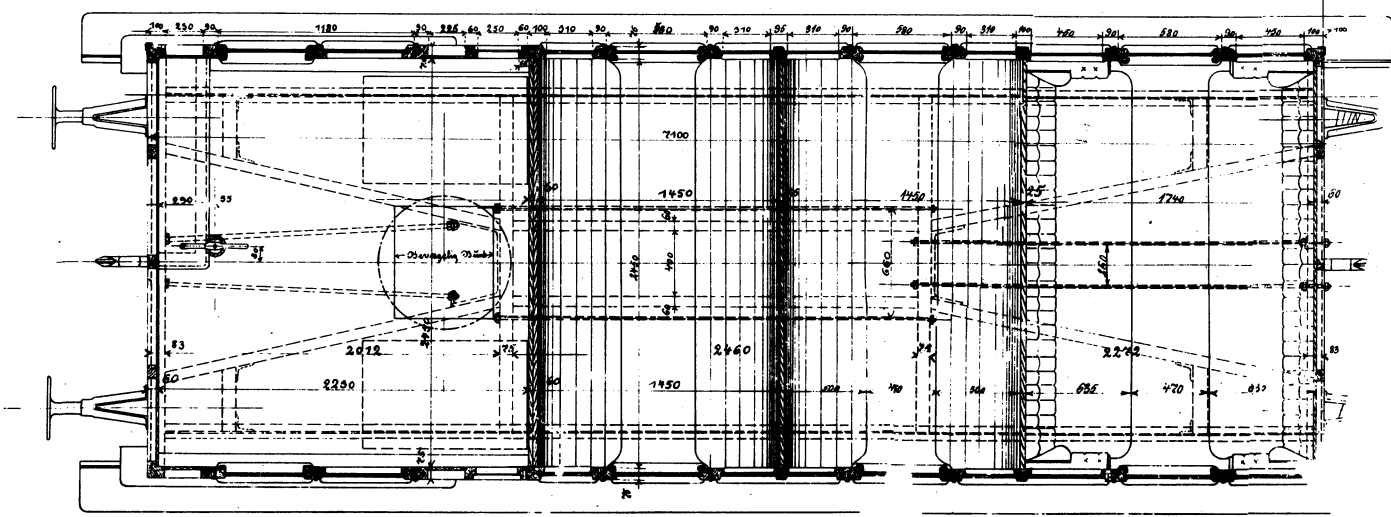
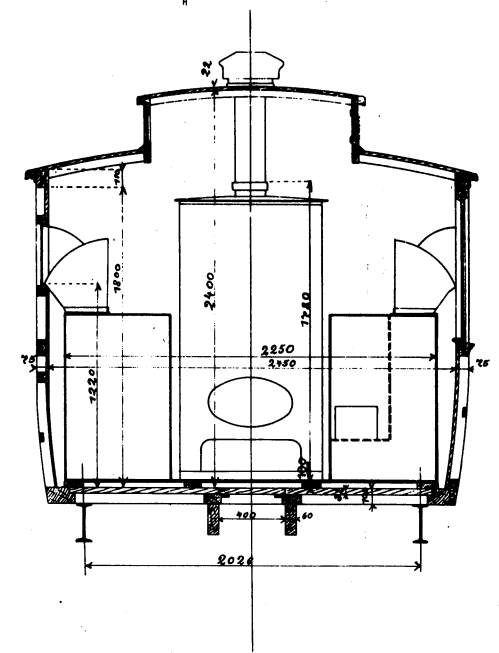
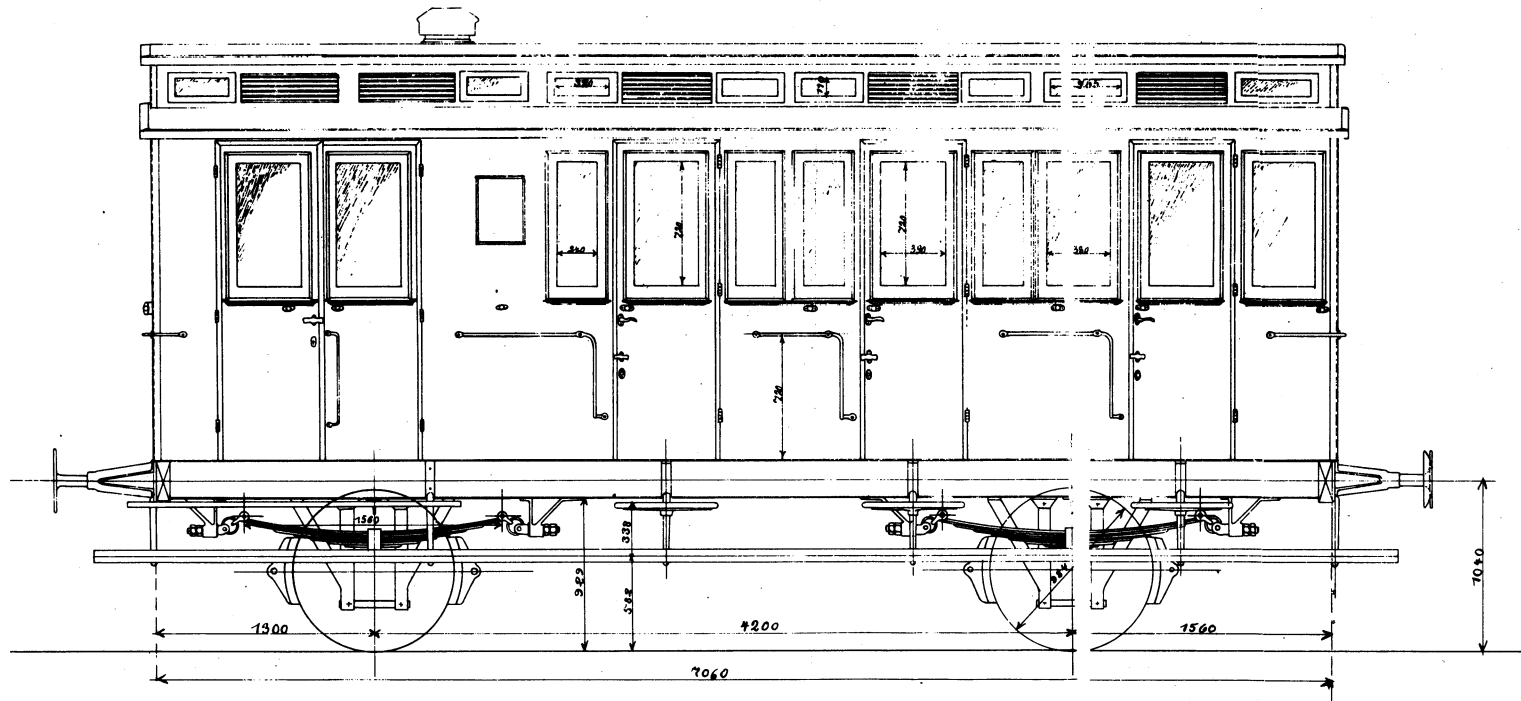


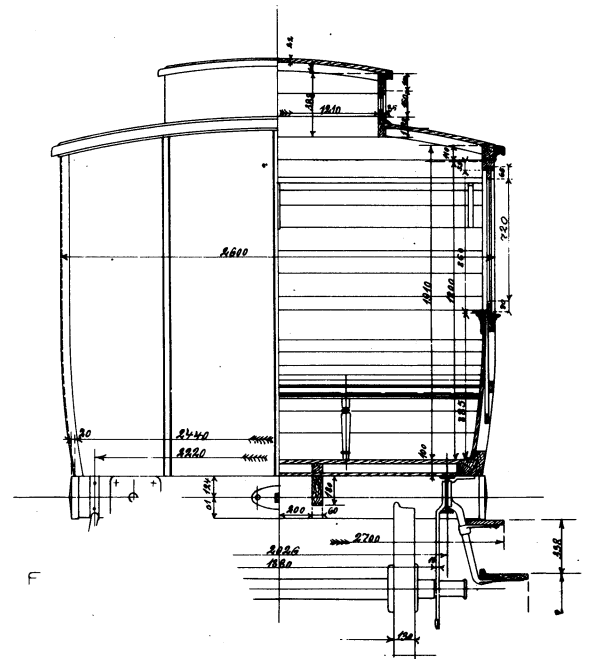
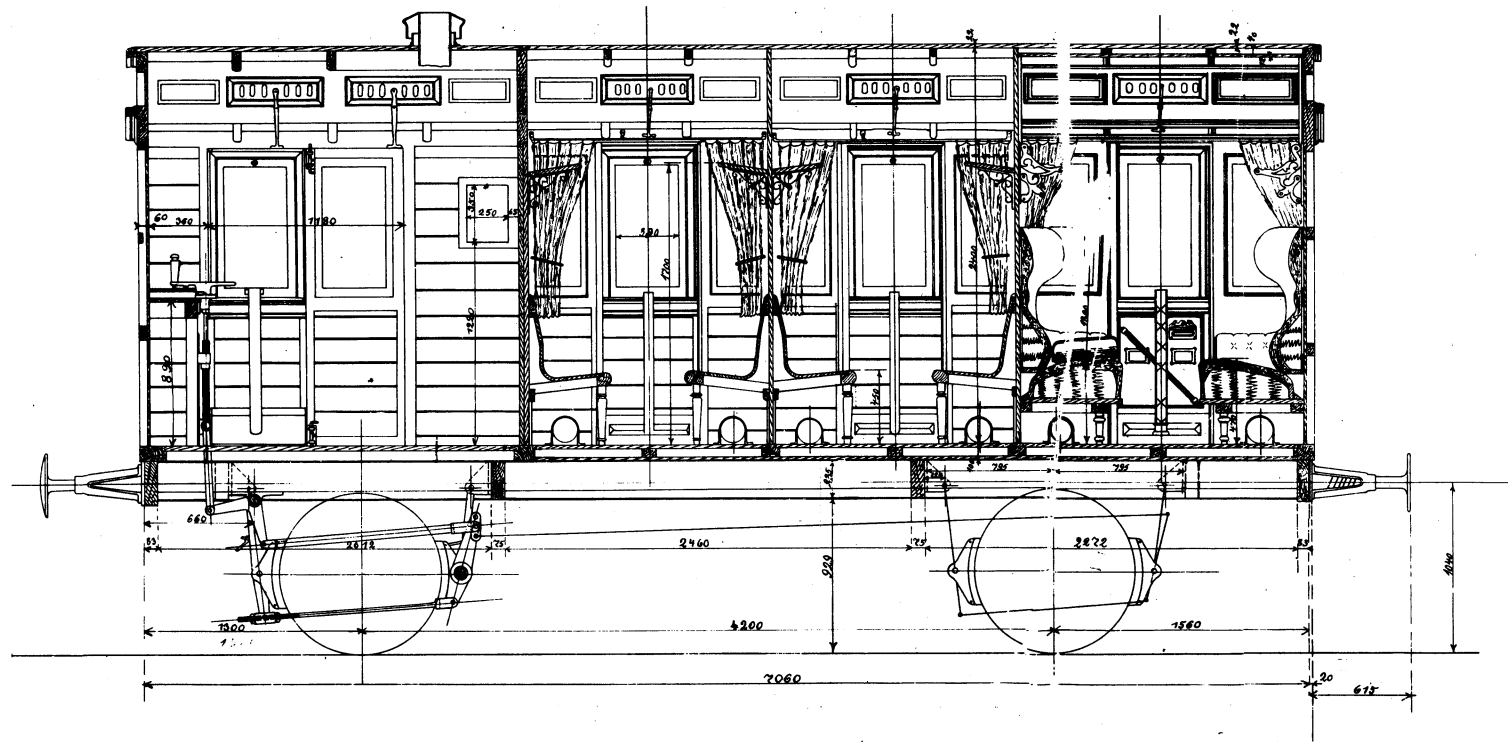


omvogn II & III Sola til

616875.

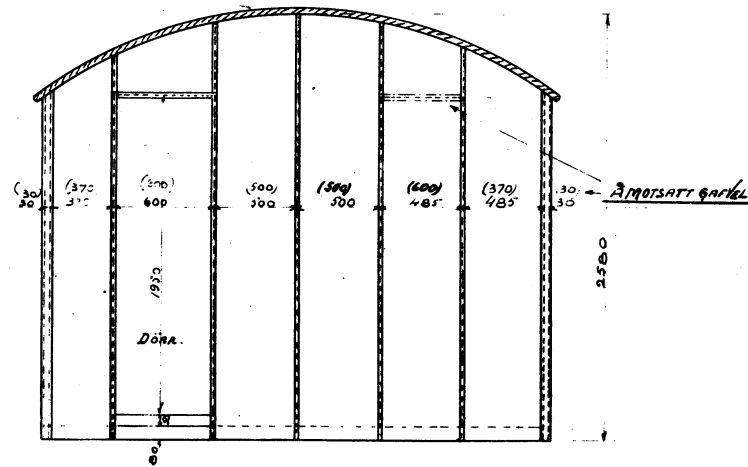
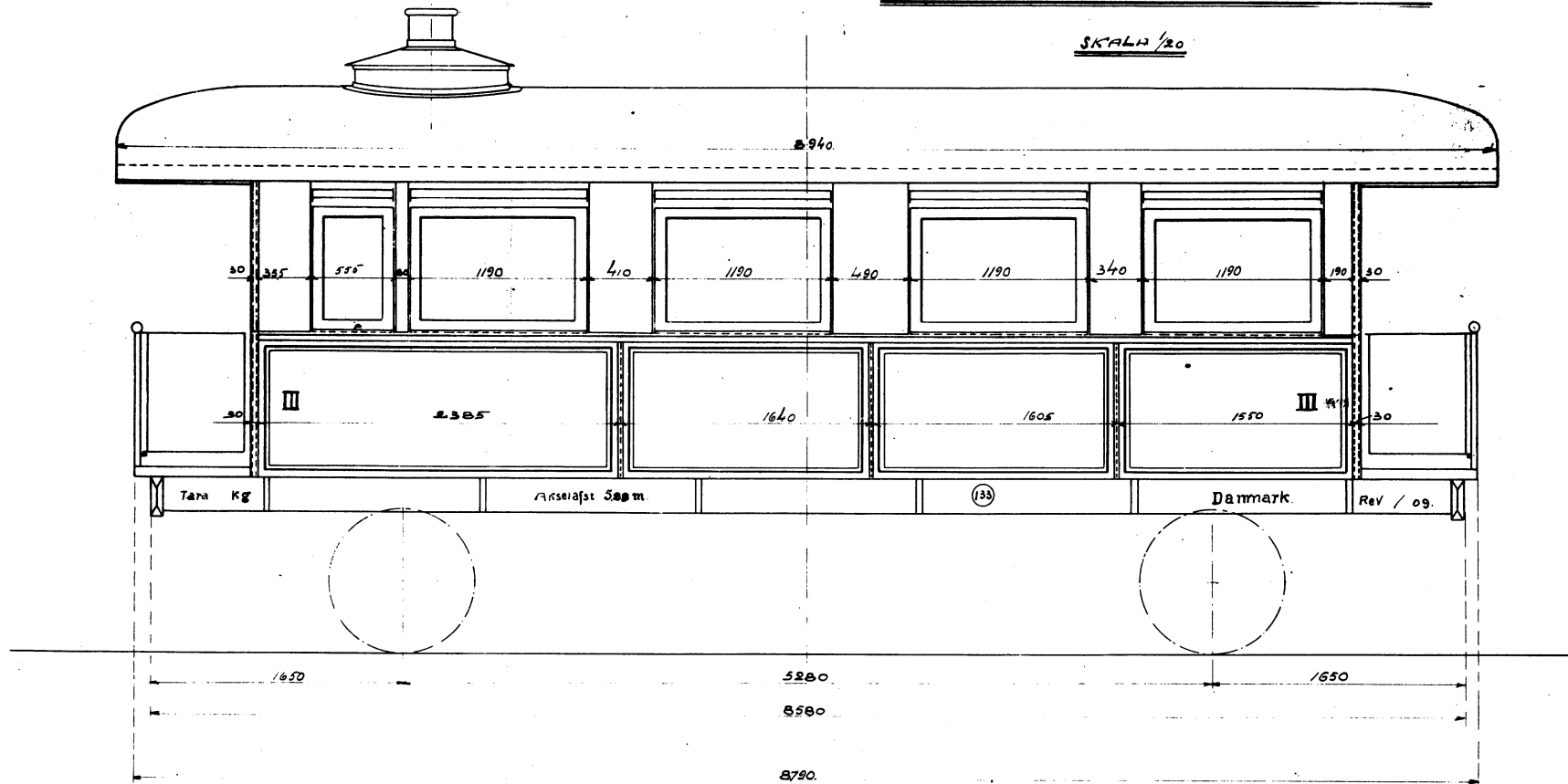
Gianbia i Pannero.





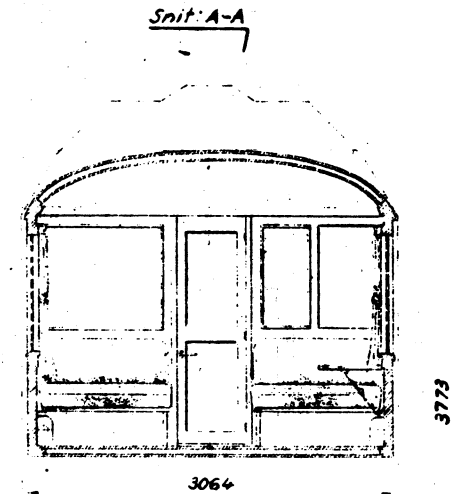
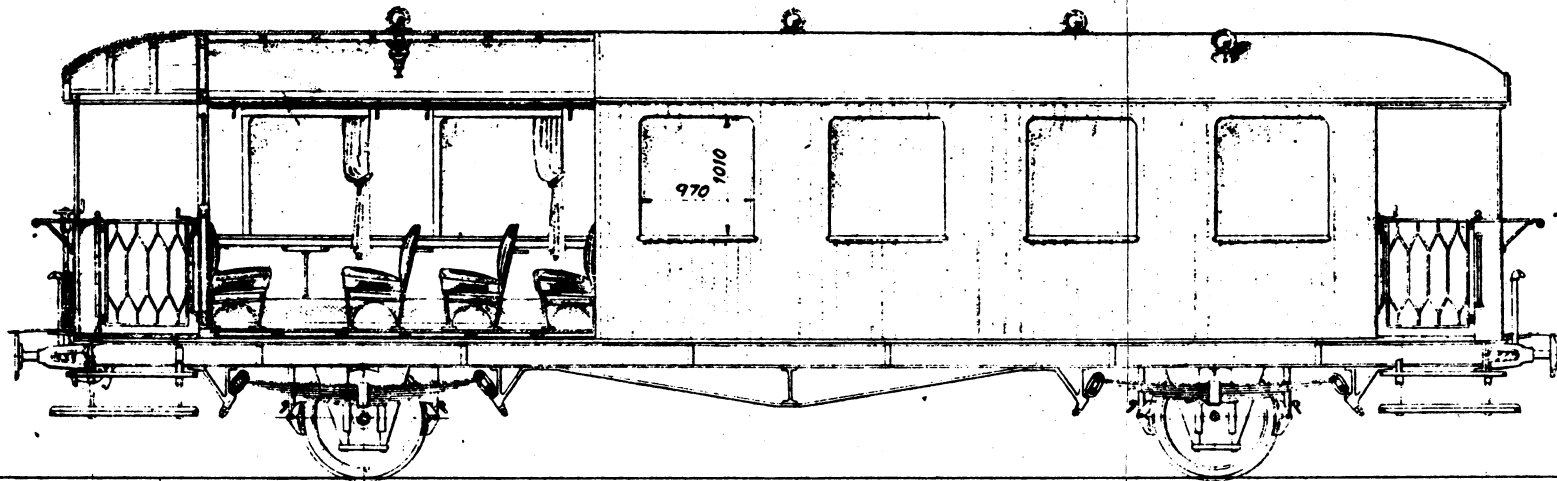
PLÅTBEKLÄDDAD OCH MÄRKLING AF III KLASS MED ÅNGFINKA

SKALA 1/20

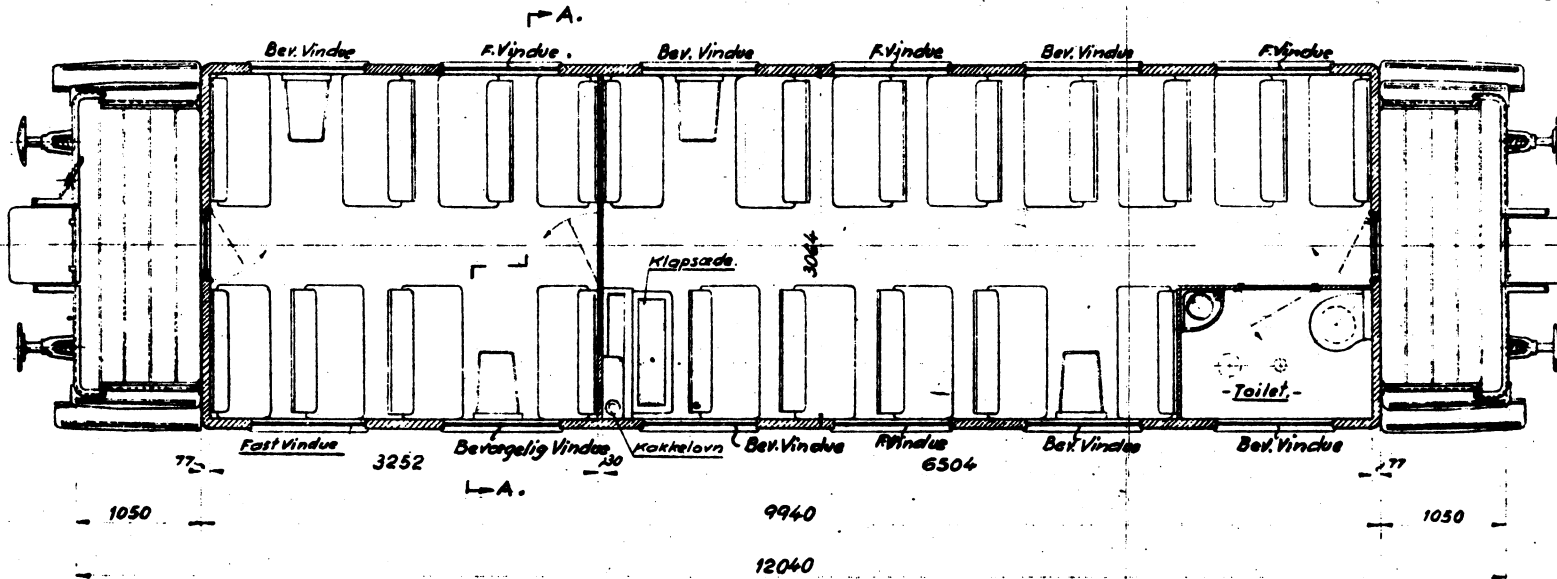


AKTIEBOLAGET  
ARLÖFS MEKANISKA VERKSTAD  
&  
WAGGONFABRIK

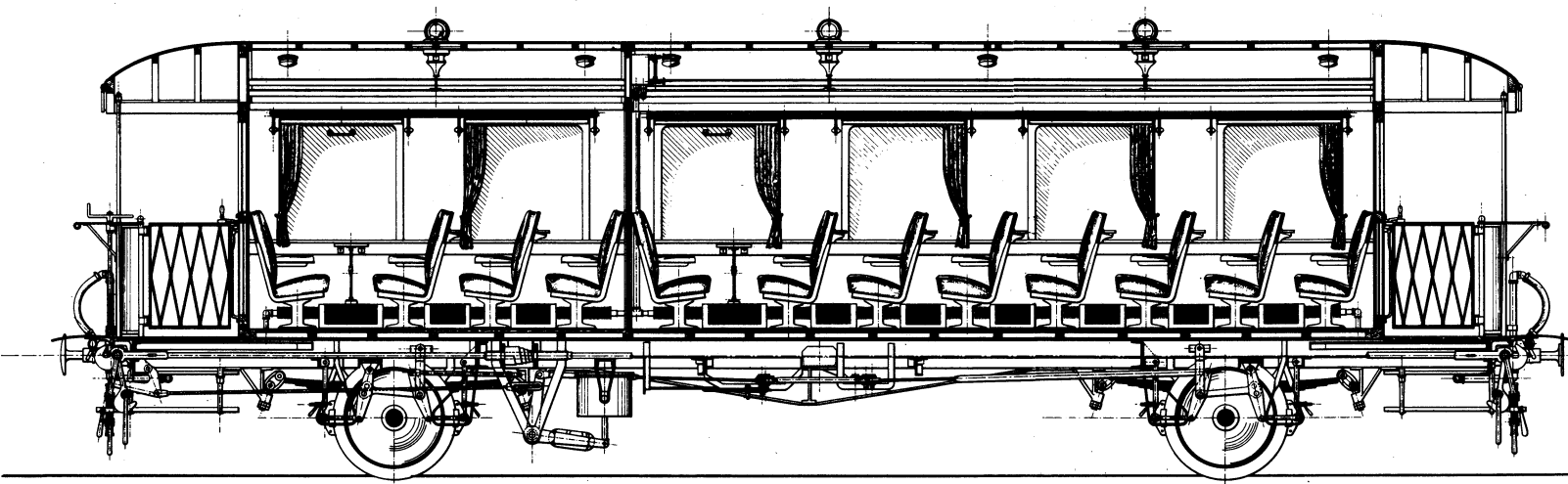
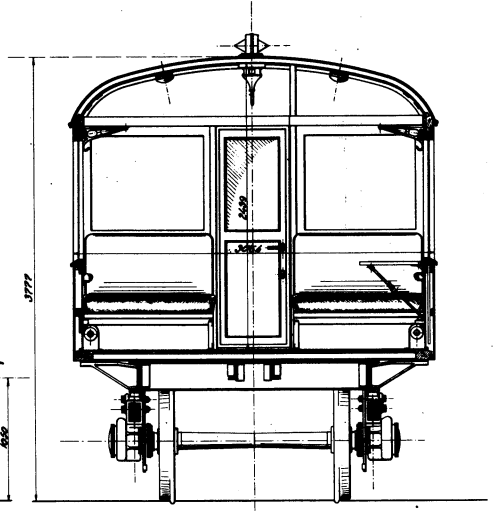
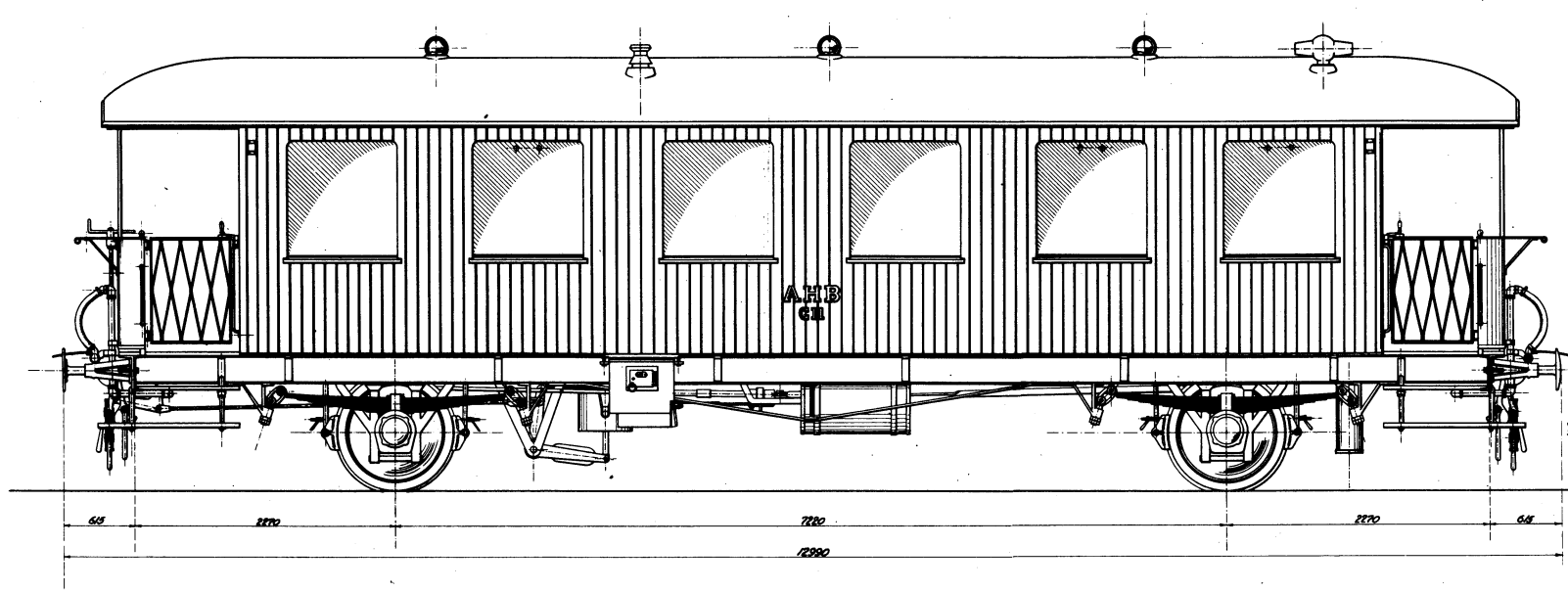




615      2270      7220      2270      615  
 11760  
 12990



Scandia Randers 46				Meal	Type	FF-24	100
3' Kl. Personvogn				1:50			
Aalborg Privatbaner Ord.				Nr	162-30	U.A.	
				A	Nr. 22093		



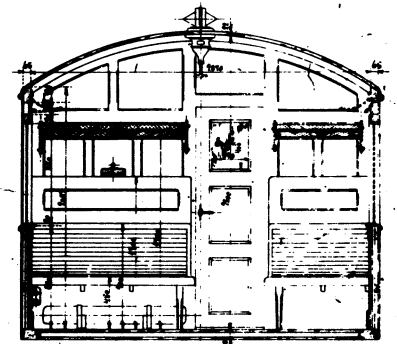
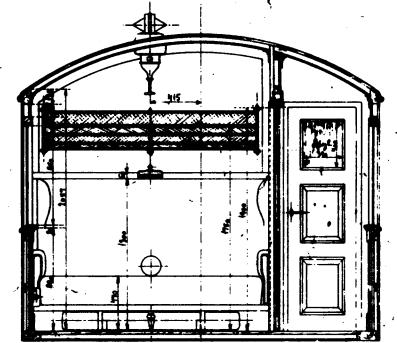
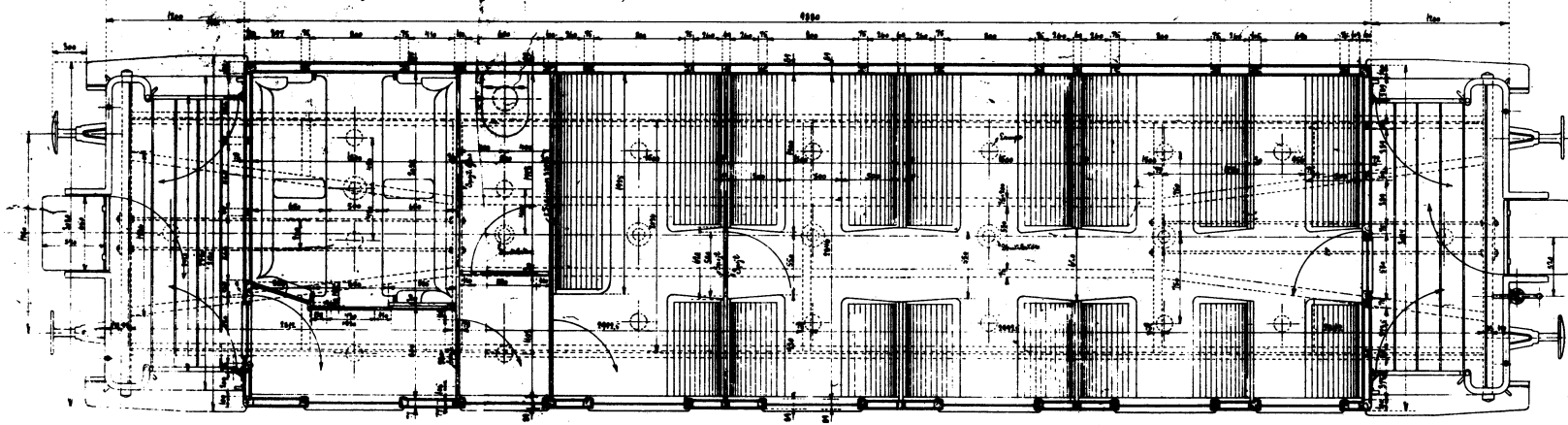
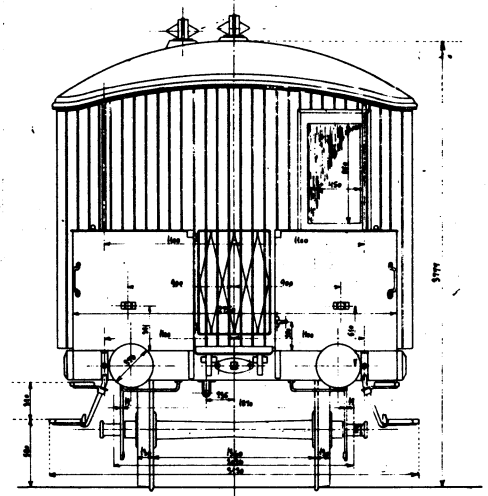
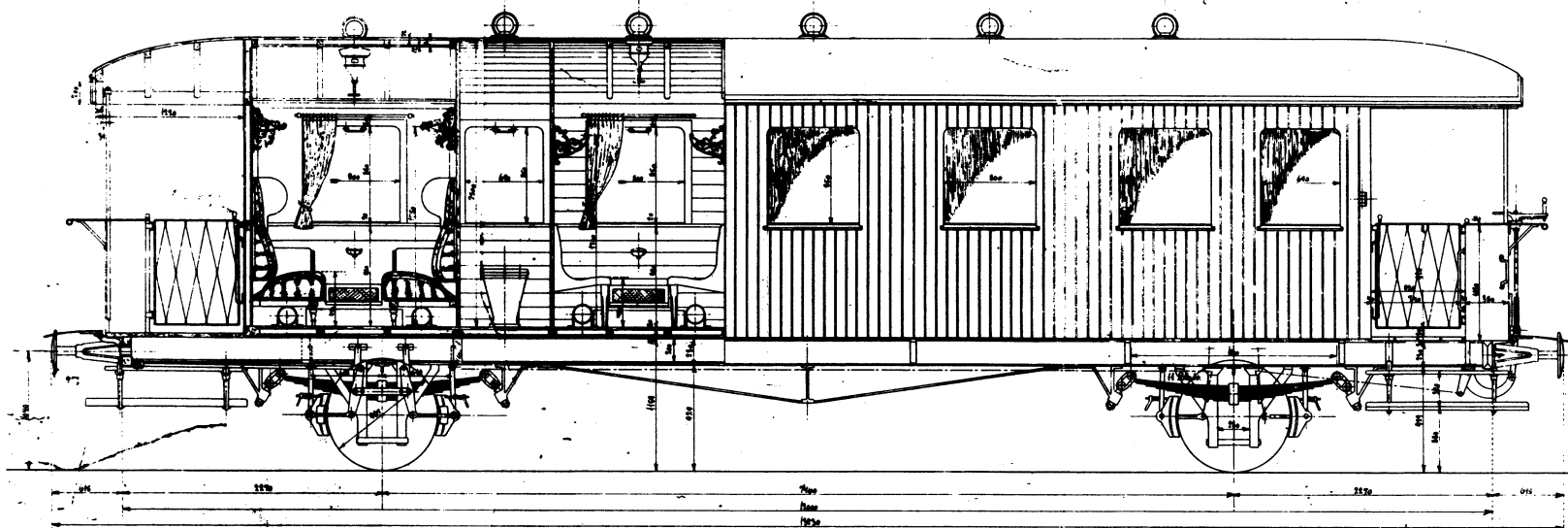
<i>Scandia-Randers</i>		1:20	877
<i>Personvogn</i> <i>Aalborg - Privatbaner</i> <i>Aar 1936 O. S282</i>		<b>22653.</b>	

1:64

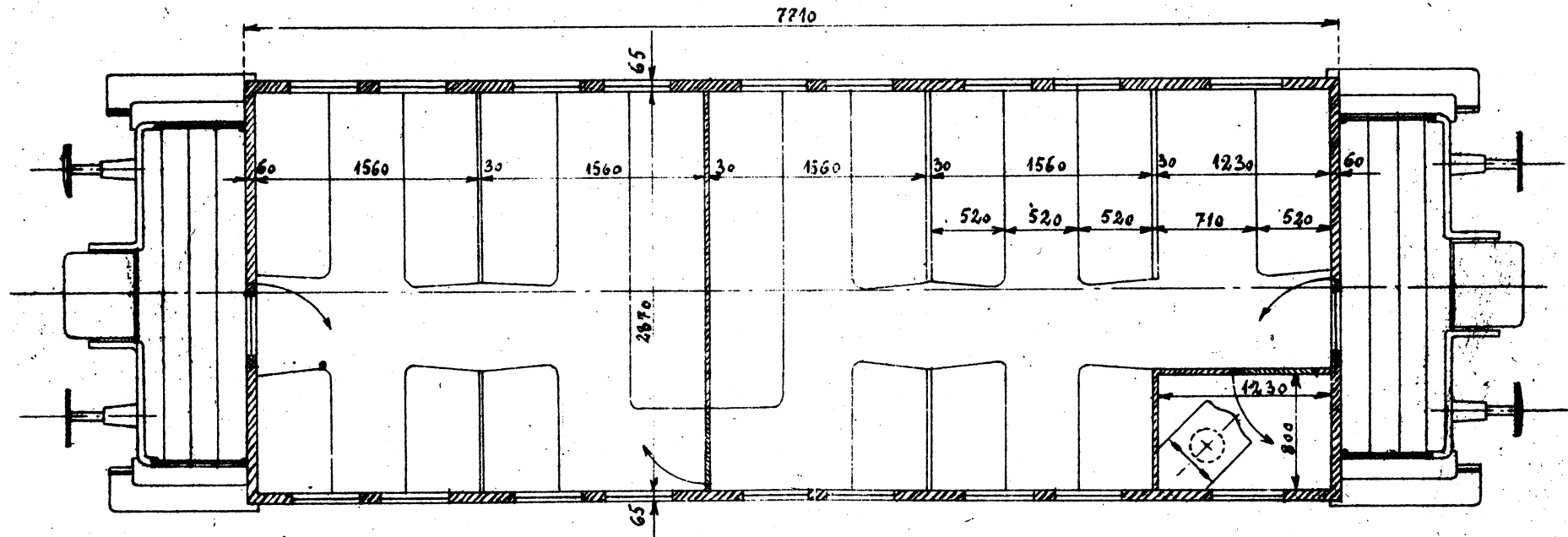
FFJ C 10  
AHB C 11

№. 10870.

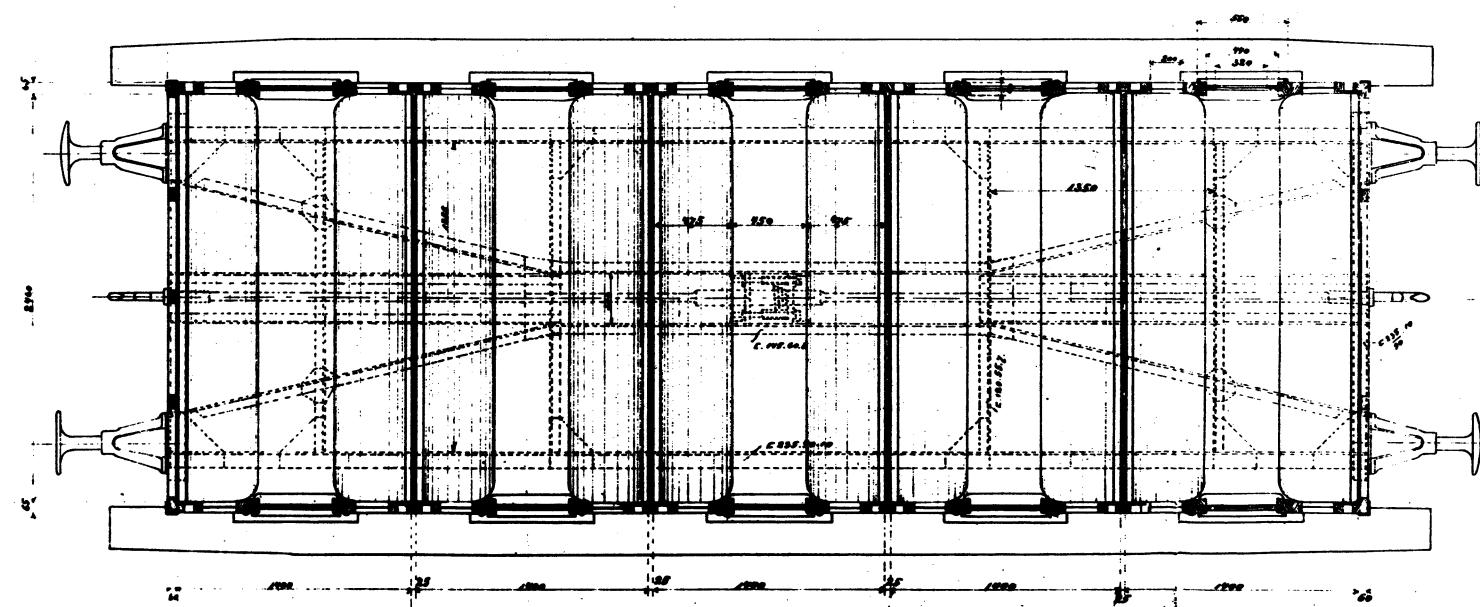
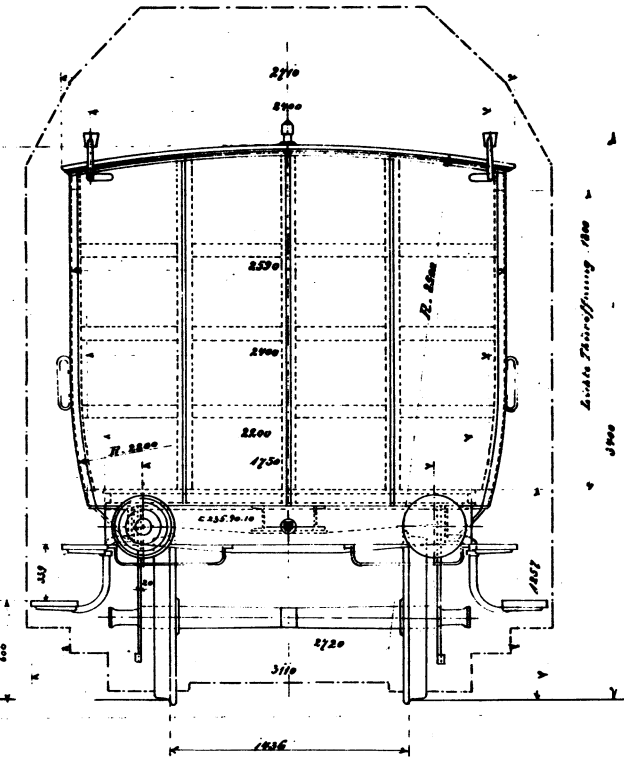
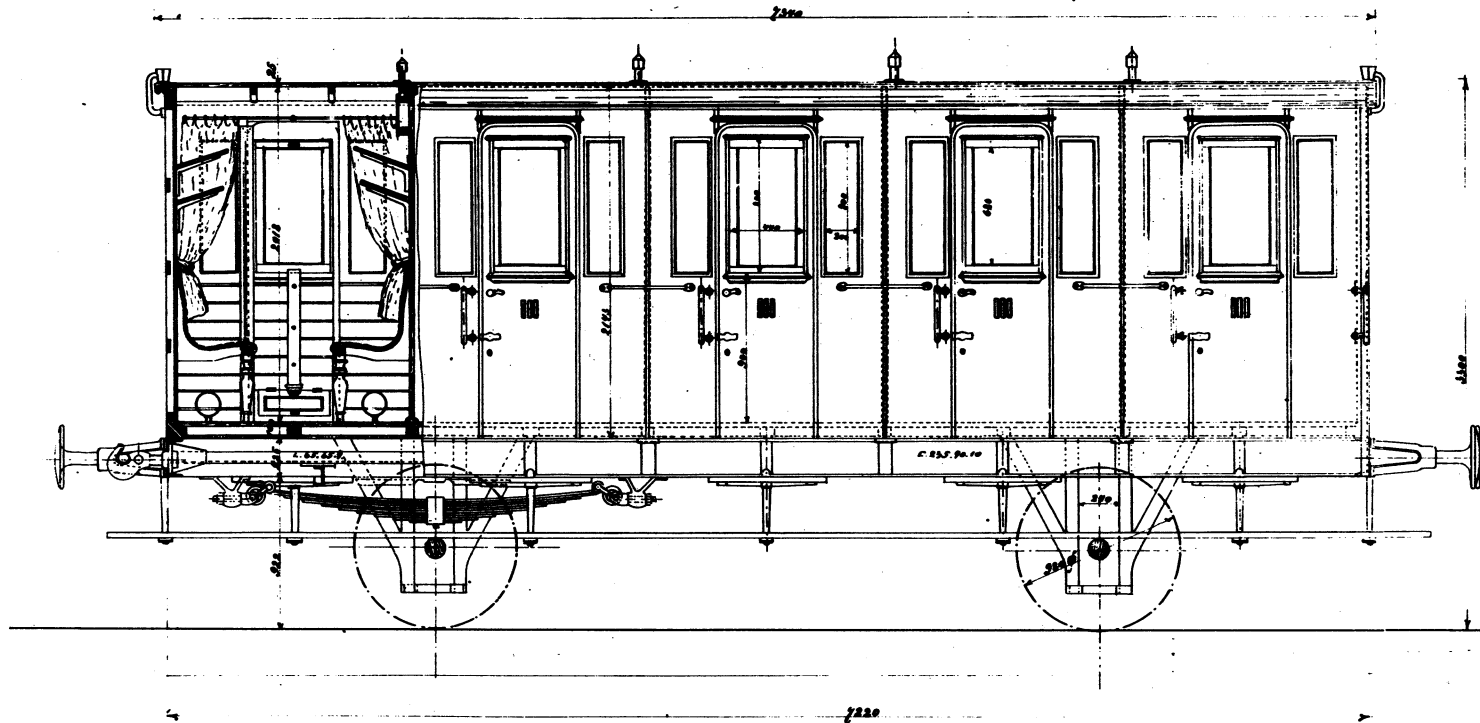
Scandia i Randers.



Personvogn 2-3 kl til  
 Aarhus - Hammel - Thorsø - Banen.  
 Ordre 1429

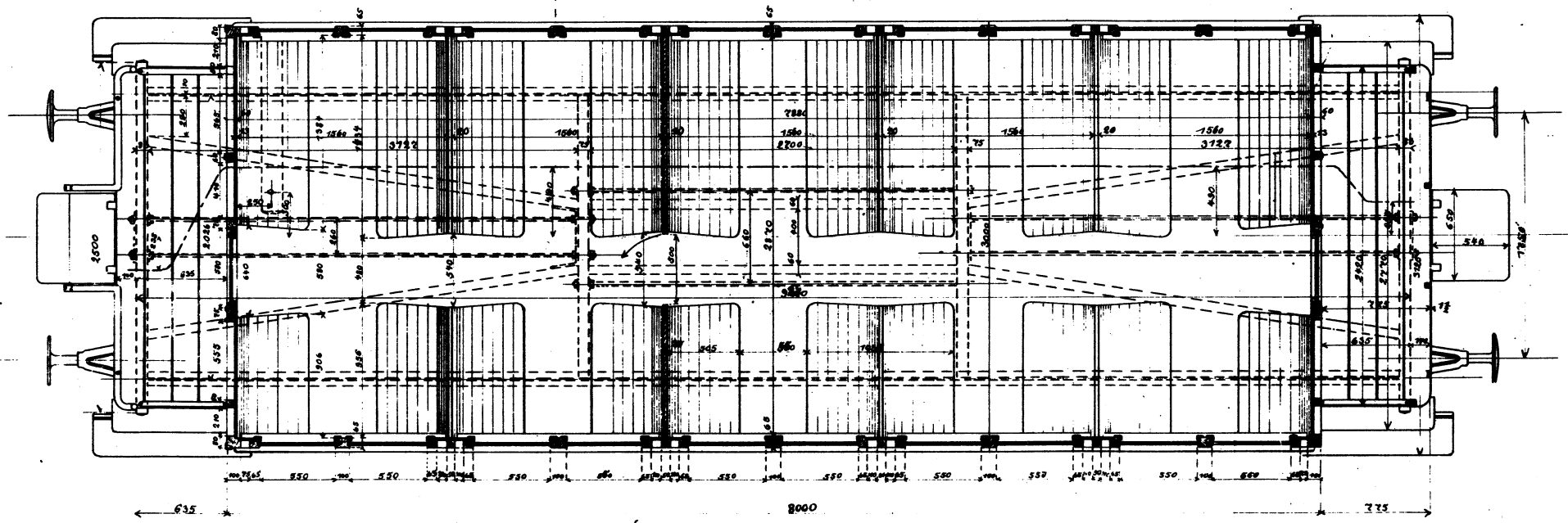
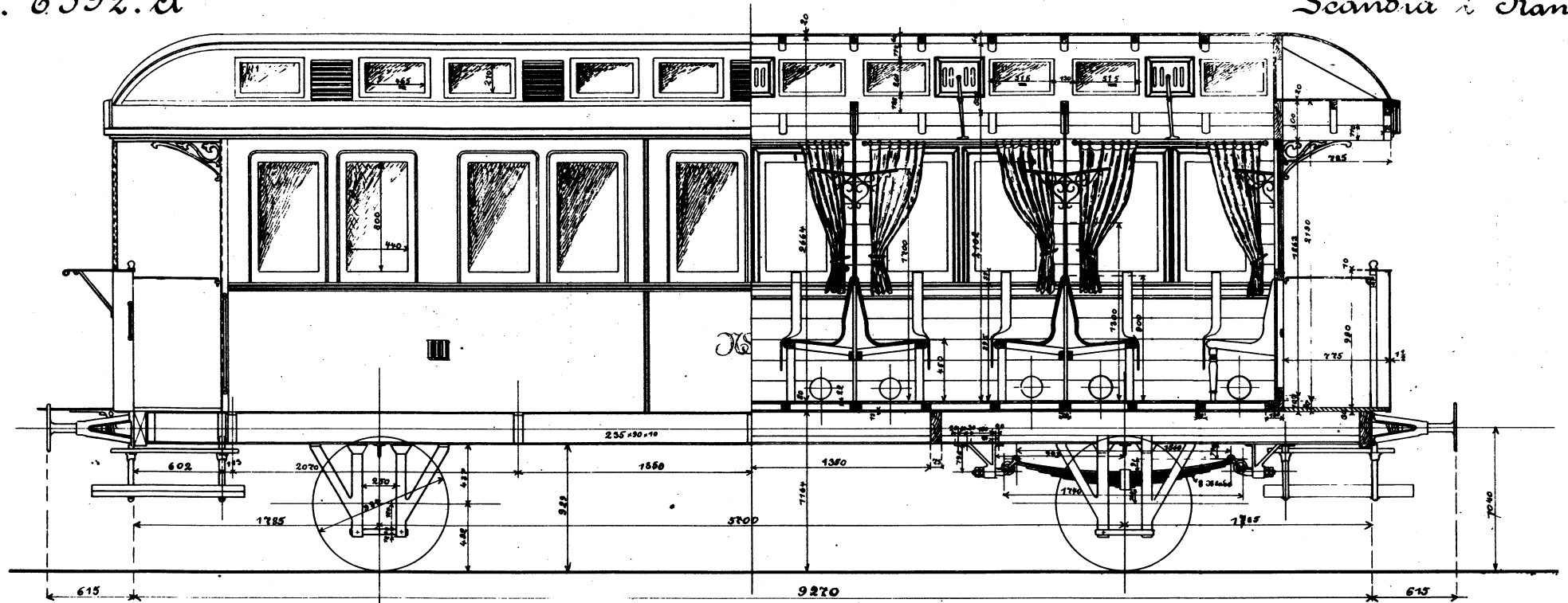


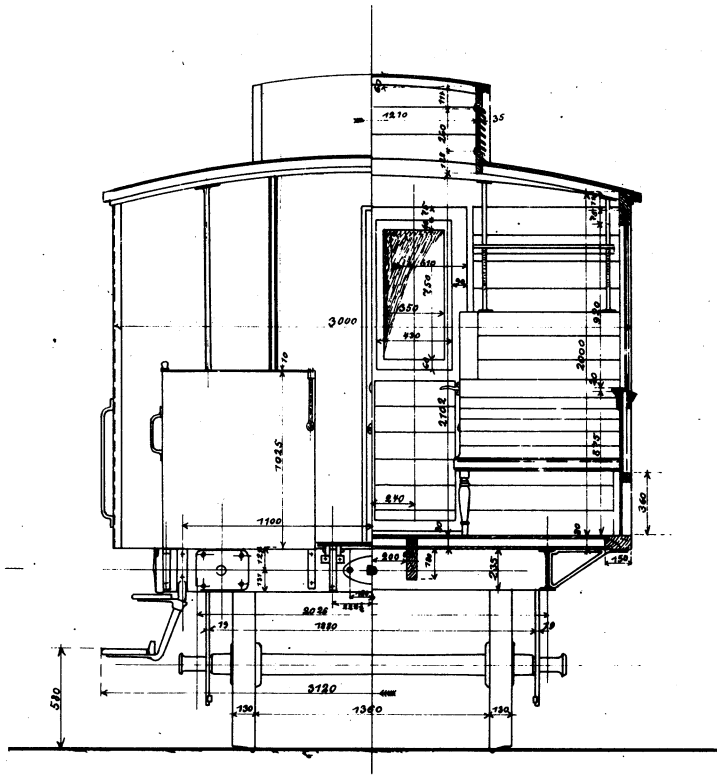
Ombygning af Post-Sæsonvogn til  
Sæsonvogn til Nordjyllands forenede  
Privatbaner.



*Öbörresmdby. Jernikstev Jernbane  
 Personvagn med 5 klasser III. Kl.  
 Nya uppl. 950 kg. Form 6250*





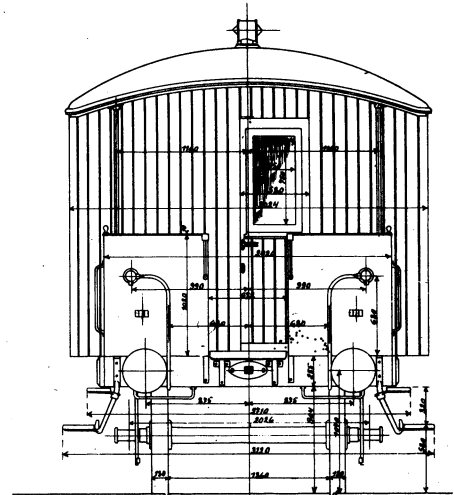
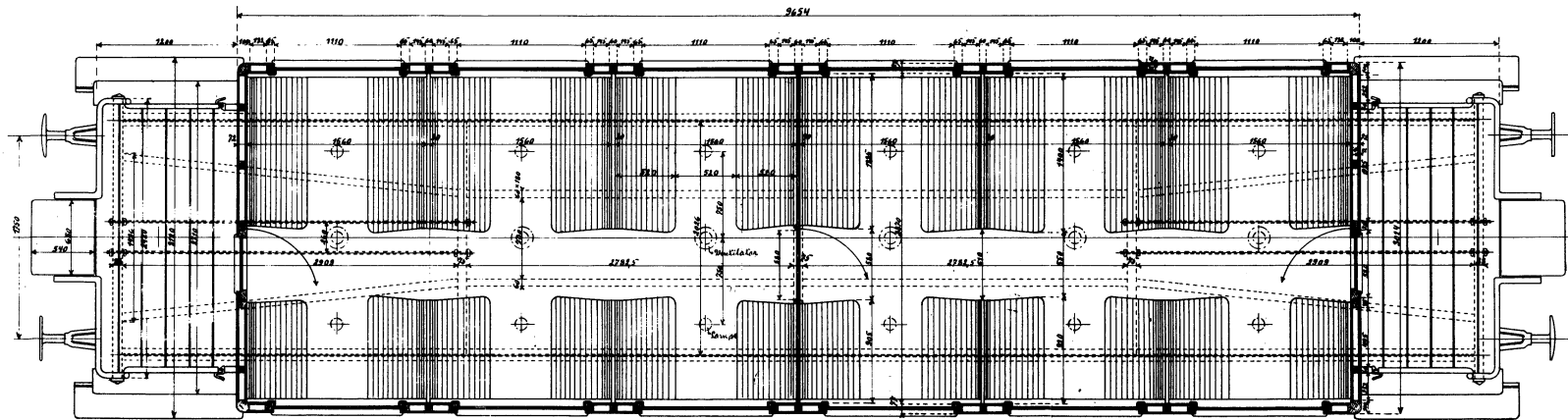
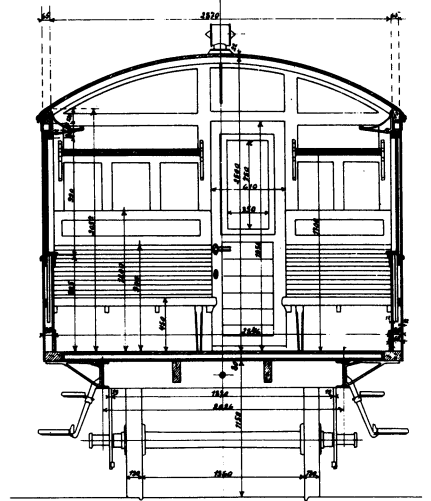
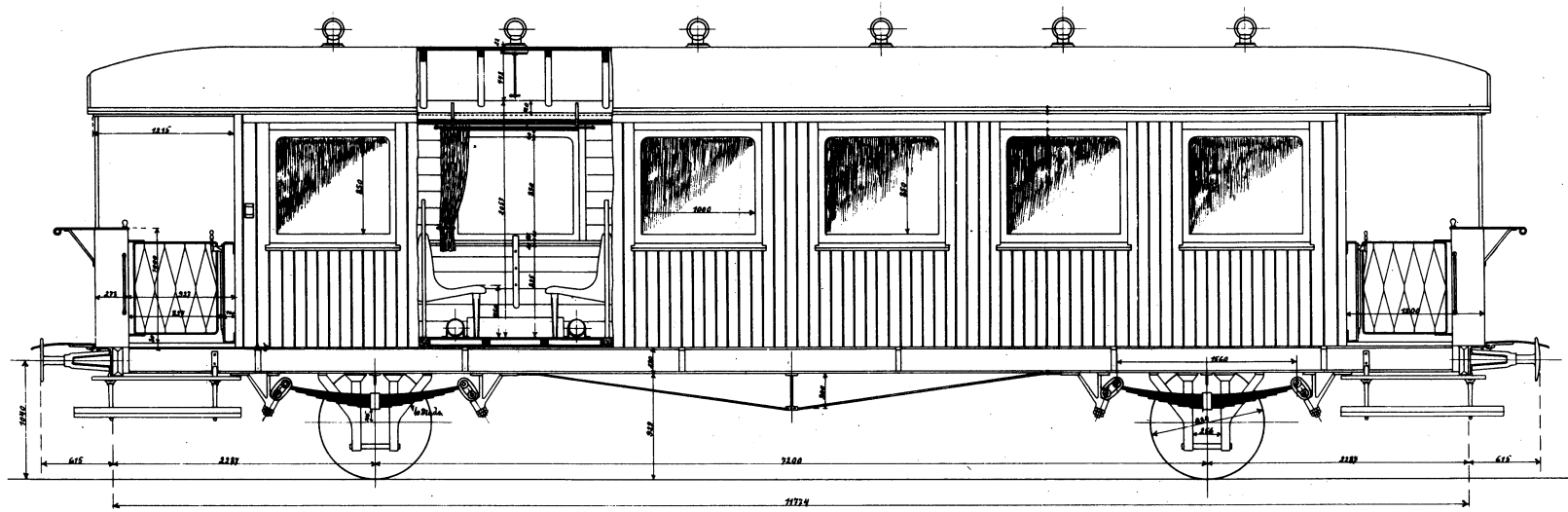


Personvogn III Del.  
 til  
 Hørresundby - Sæby Banen.

Scandia 1898  
 Konstruktøren.  
 D 3/2 98  
*Bechmann*

2896.

Scandia i Randers.



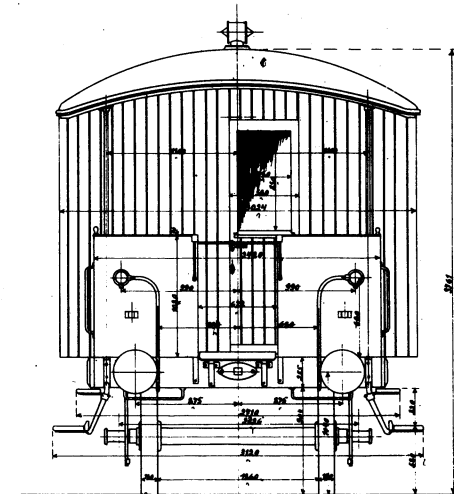
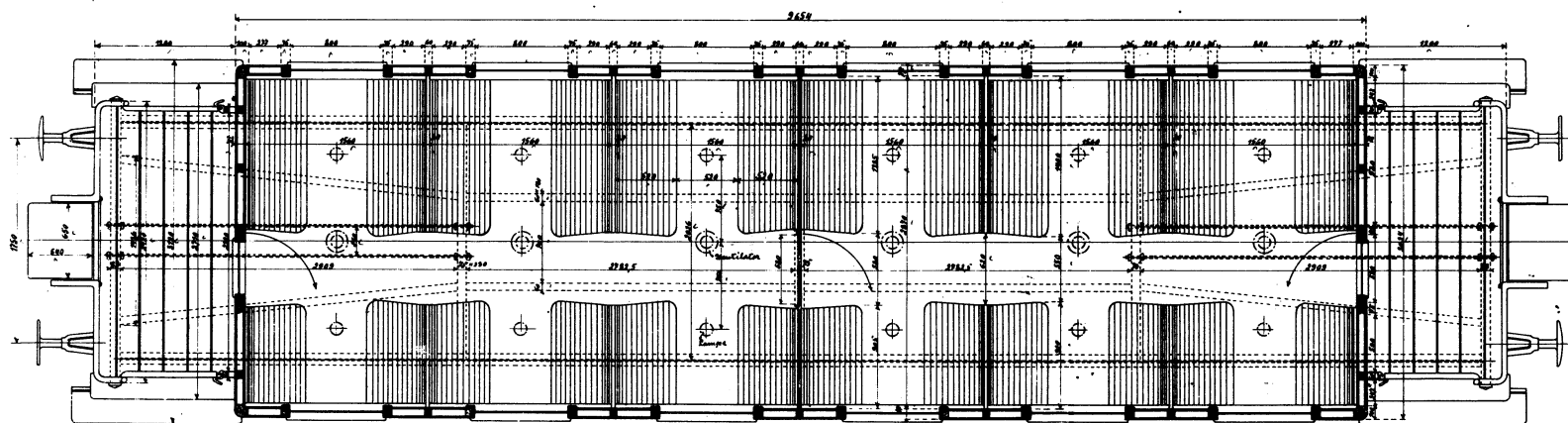
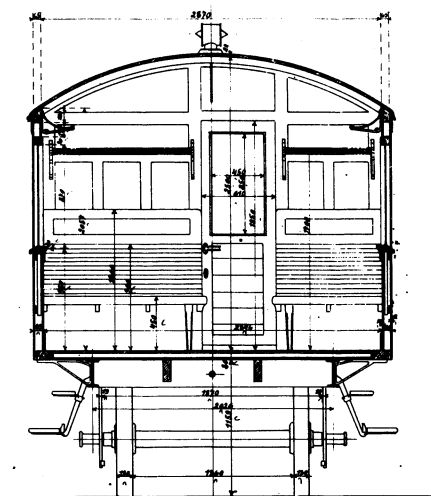
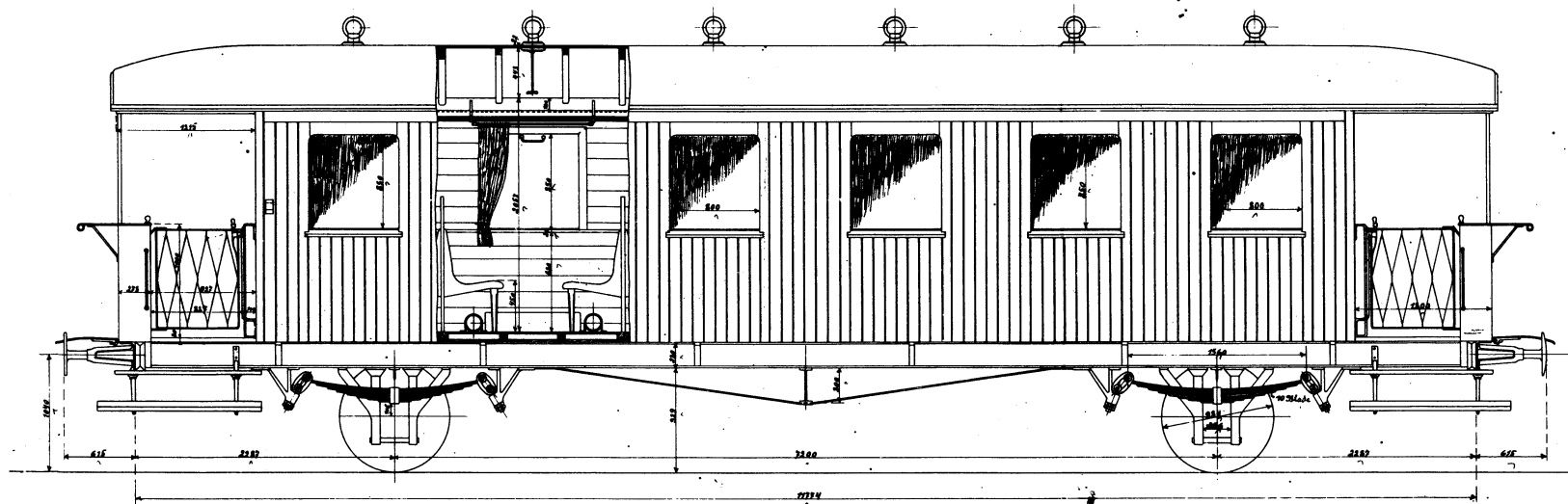
Personvogn II Klasse  
 til  
 Nordjyllands forreede Privatbaner  
 Ordre 1119

SKALDE 1/1911

1/1911

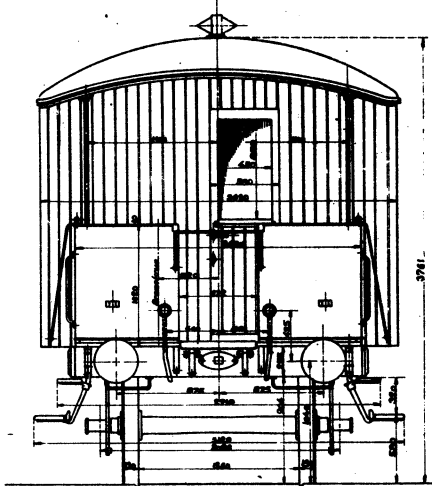
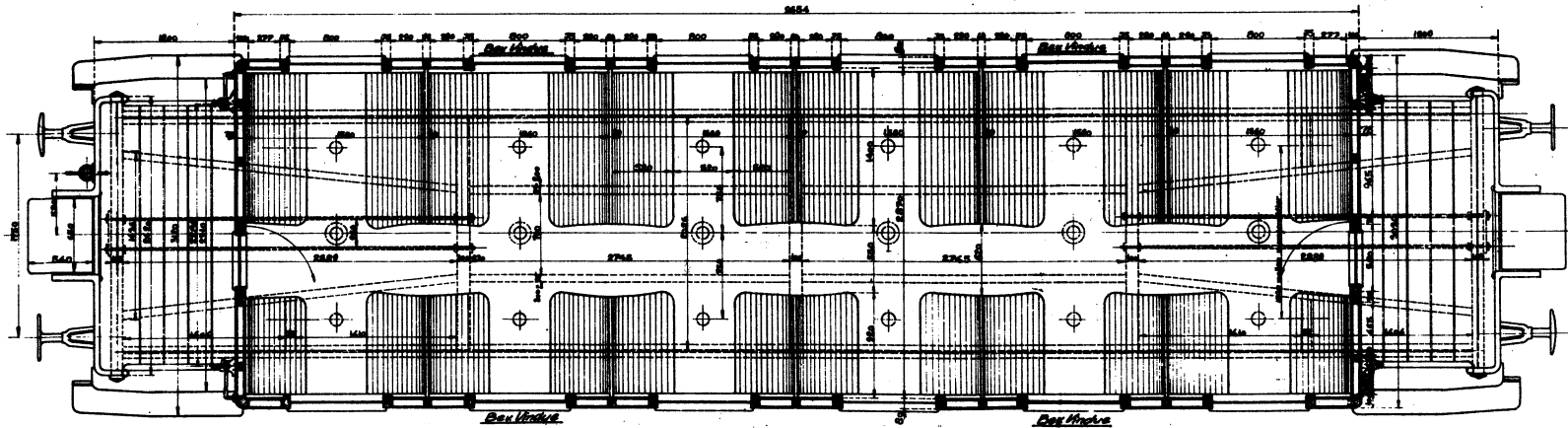
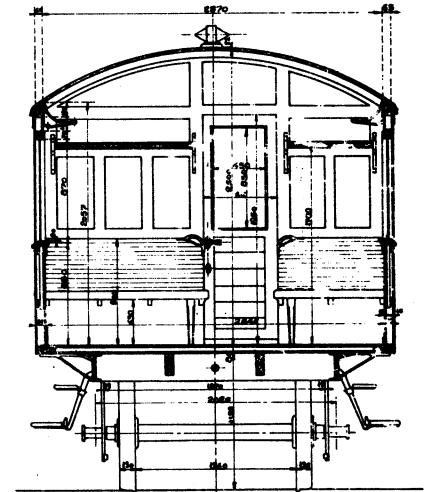
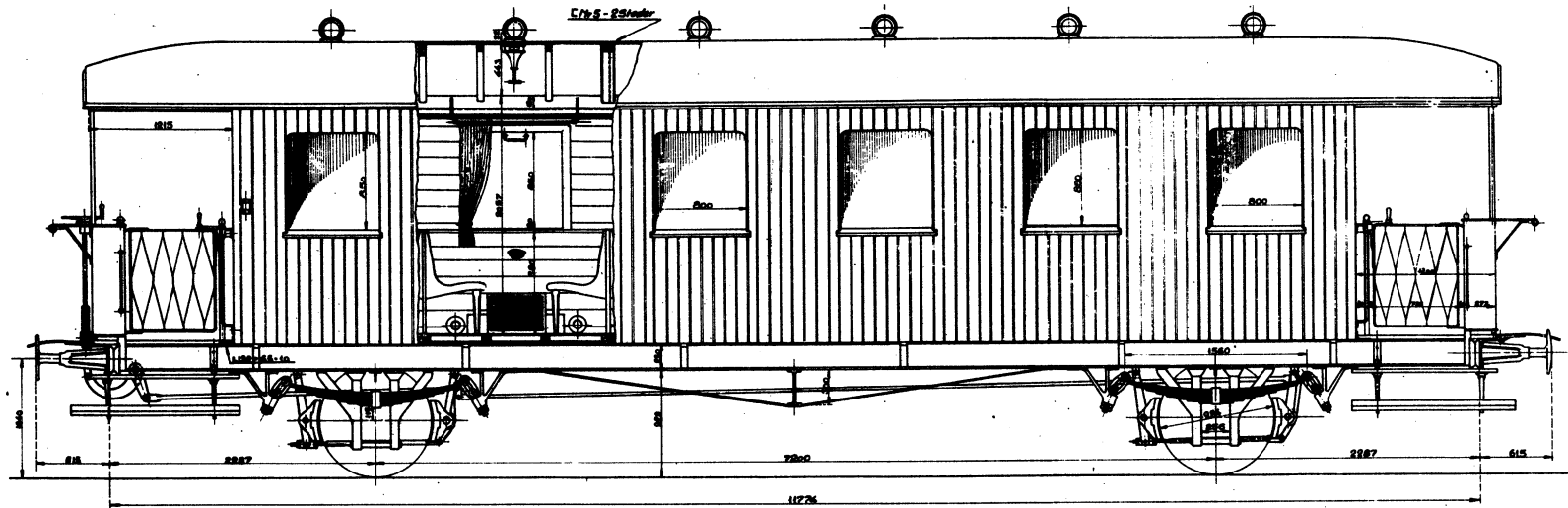
Nr. 10088.

Scandia i Randers.



Personvogn II Klasse.  
 til  
 Nordjyllands Jernbane Selskab.  
 Ordre 1182.  
 1241. - 1292.

1:64  
 220  
 1241



Ltr. C 82 uden Strøvbremse.  
Ltr. Cf 195 og 196 med do.

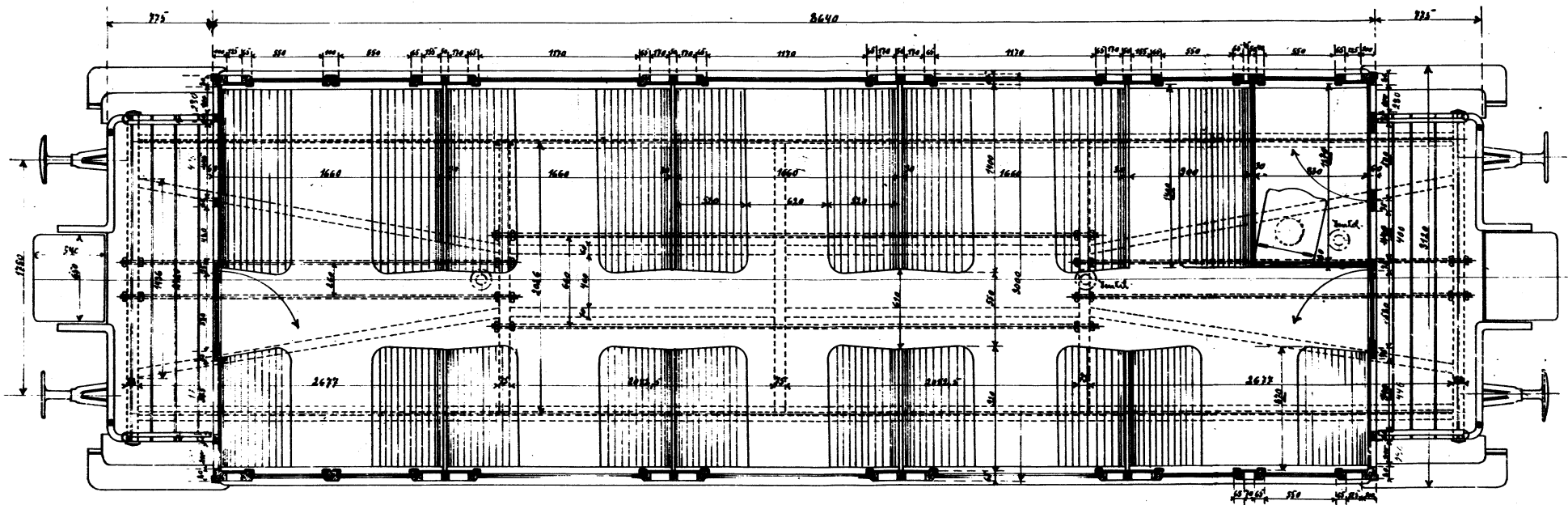
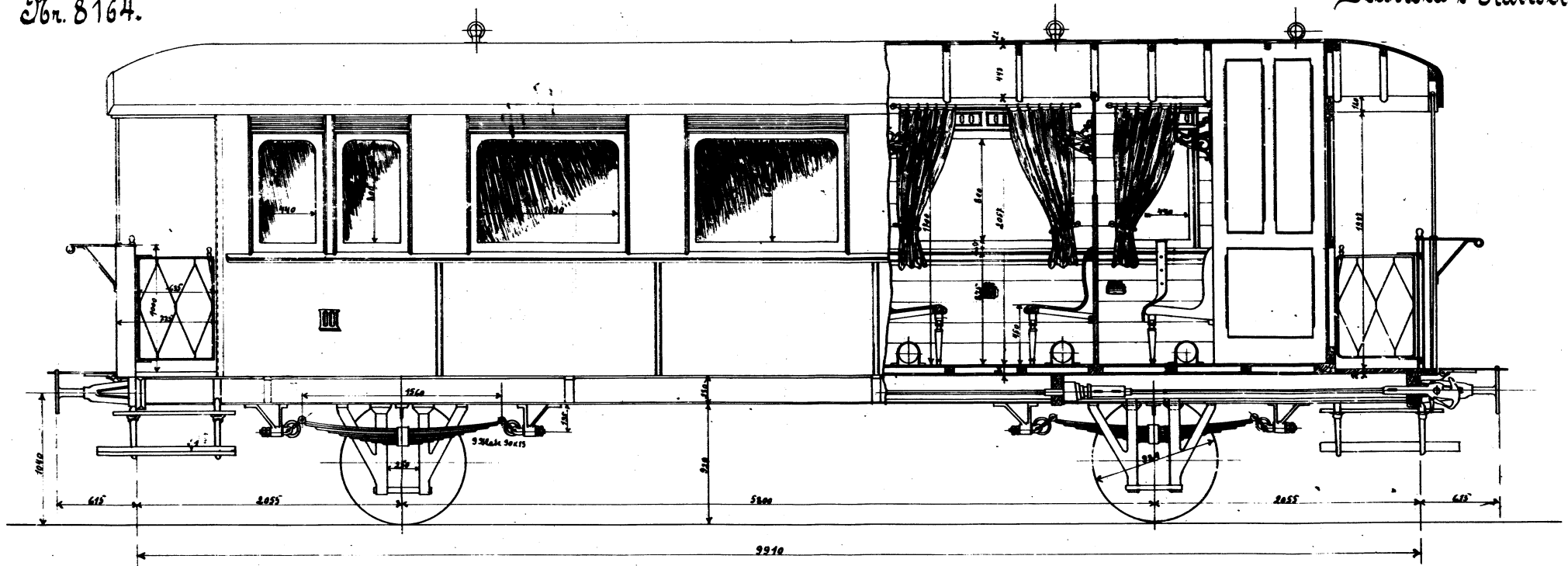
3' Kl. Personvogn til  
Ralborg Privatbaner.  
Ordre 1991.

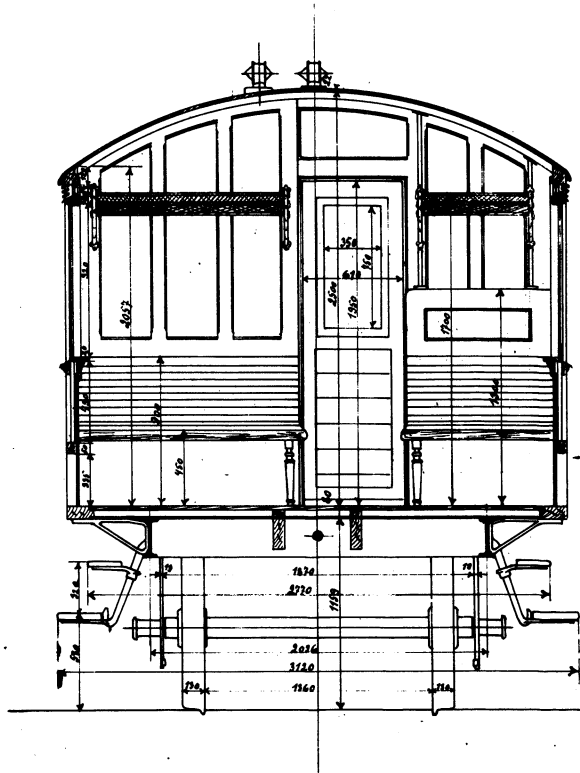
Scandia af 1911



№. 8164.

Scandia i Randers.





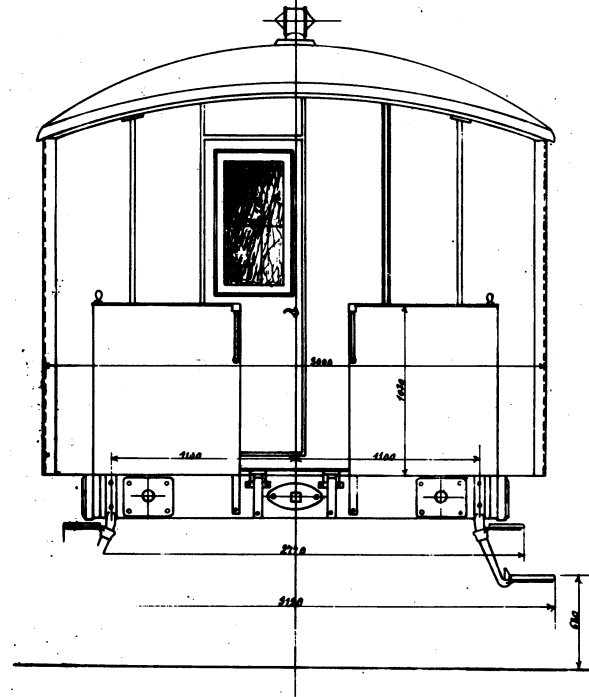
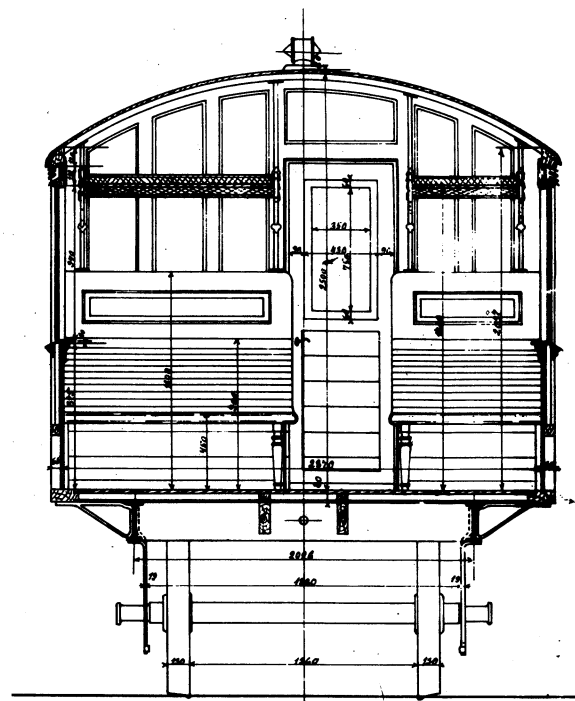
Personvogn III Klasse  
 kil  
 Nordjyllands Jernbane Privatbaner  
 Ordre 671.  
 L. 84

• 9600 kg.

235

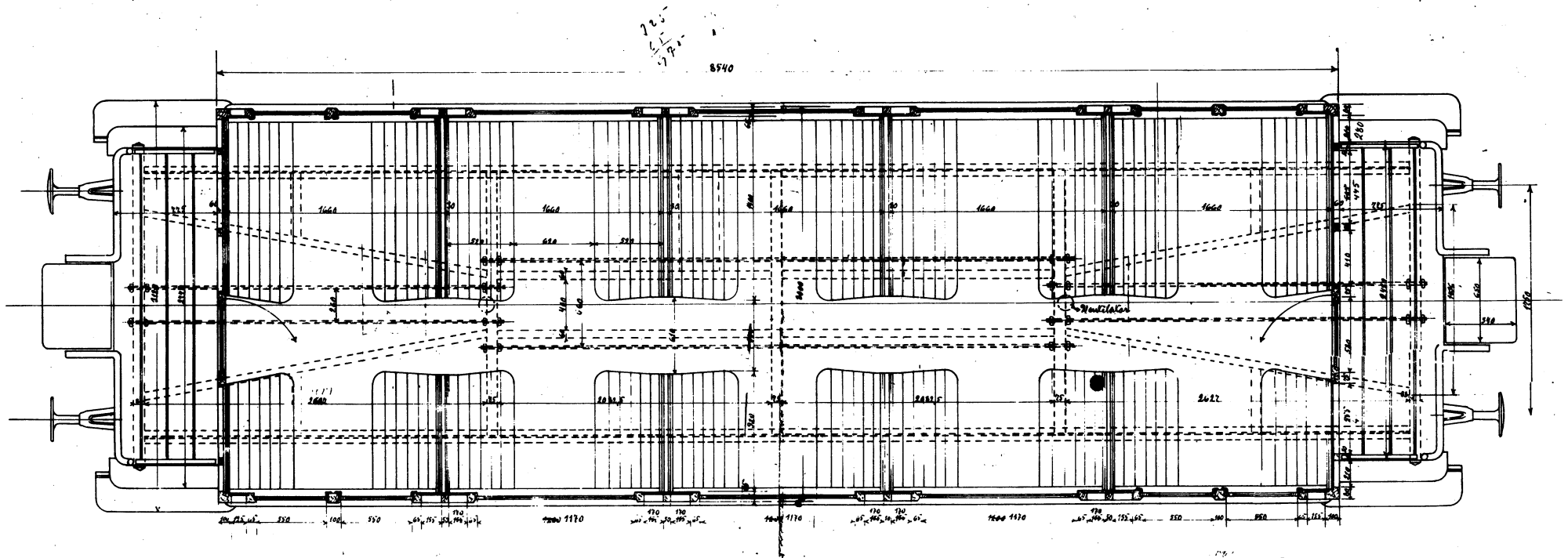
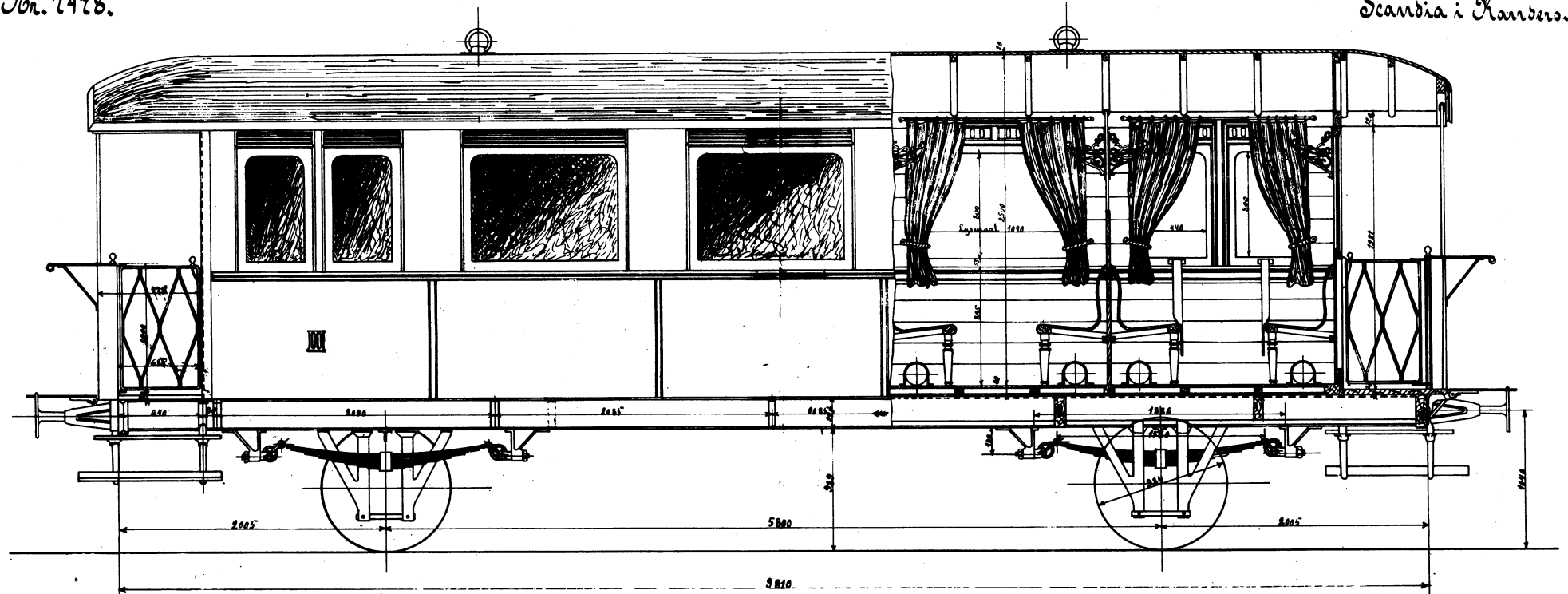
Teasler 2 15/12 06  
 Prehman

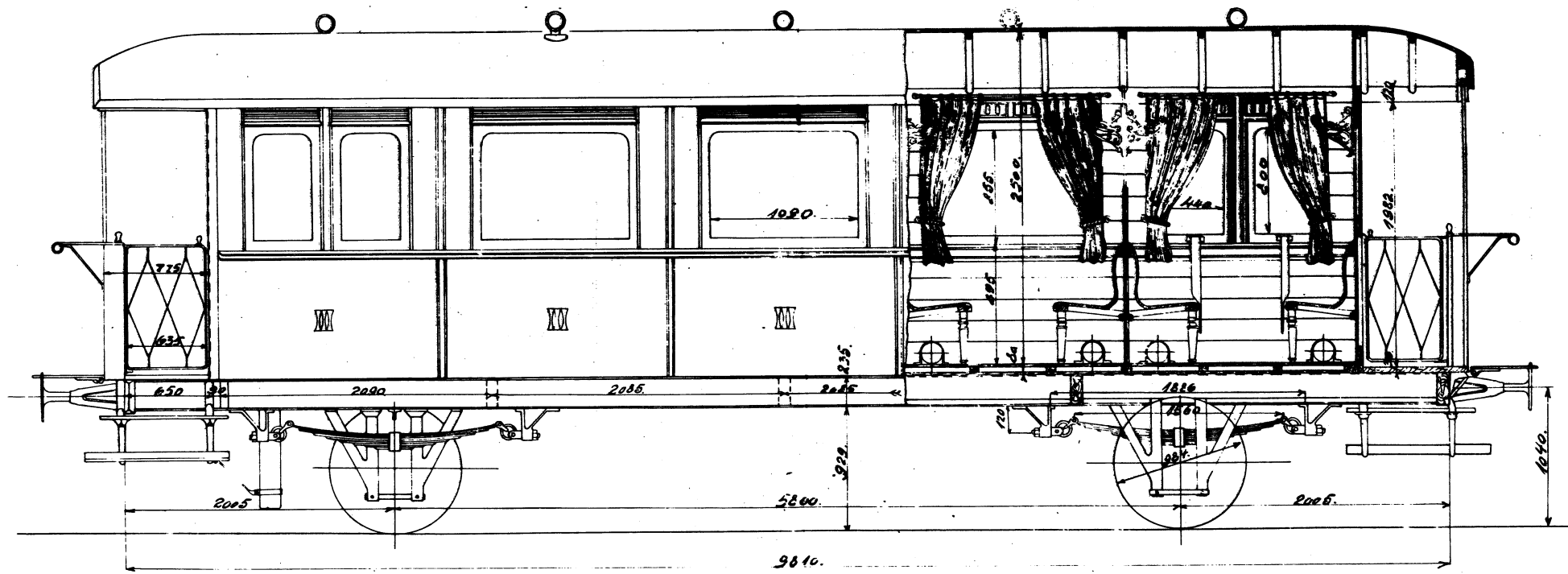
AHJ C 84



Personvogn III Klasse  
 kil  
 Aalborg-Sabind Banen.  
 Ordre 457.

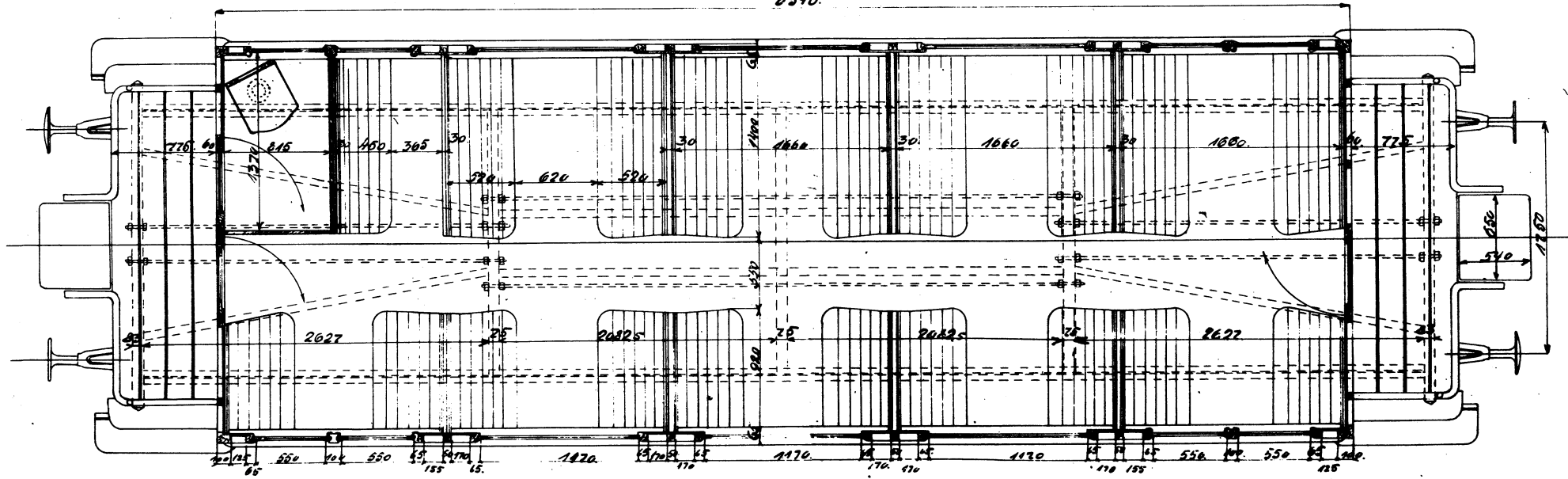
AHJ C 85 - 7

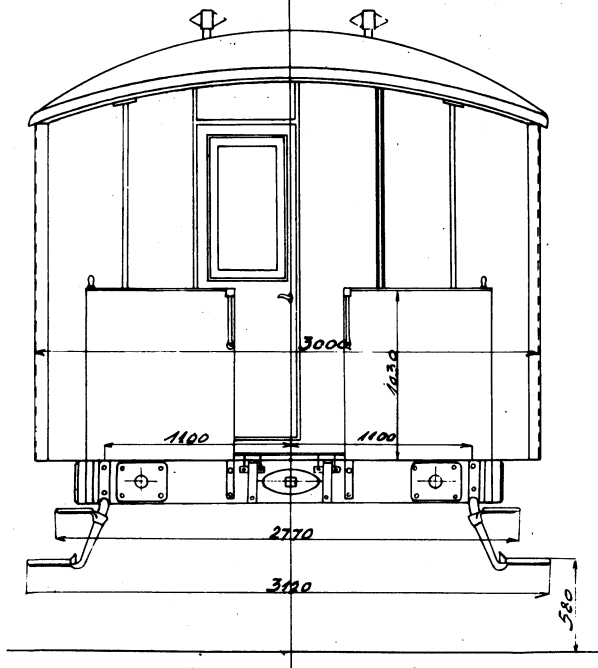
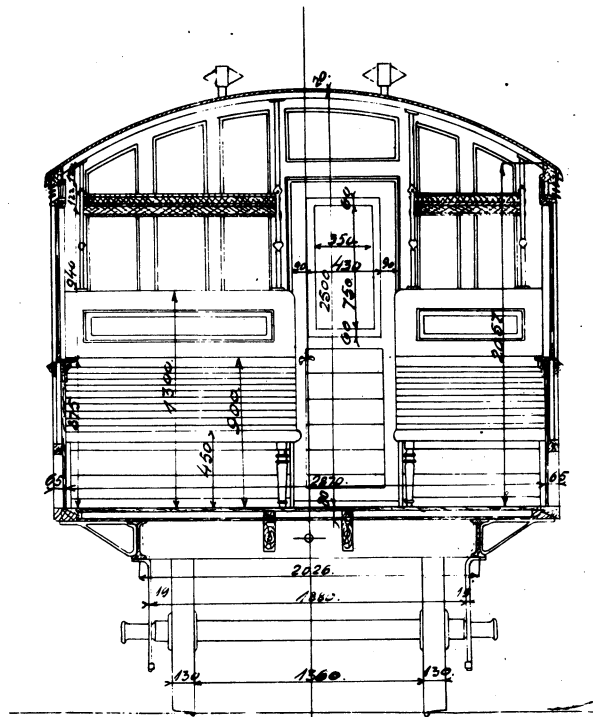




9810.

8540.

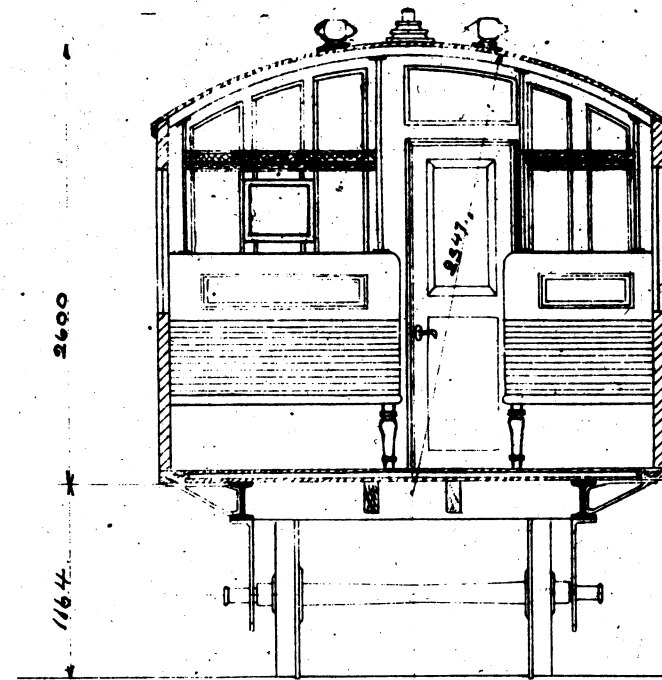




Nordjyllands forenede  
 Privatbaner  
 Maskinafdelingen.  
 III Kl. Personvogn,  
 med  
 Closet.

Ålborg i Decr 1908.

AHJ C 89



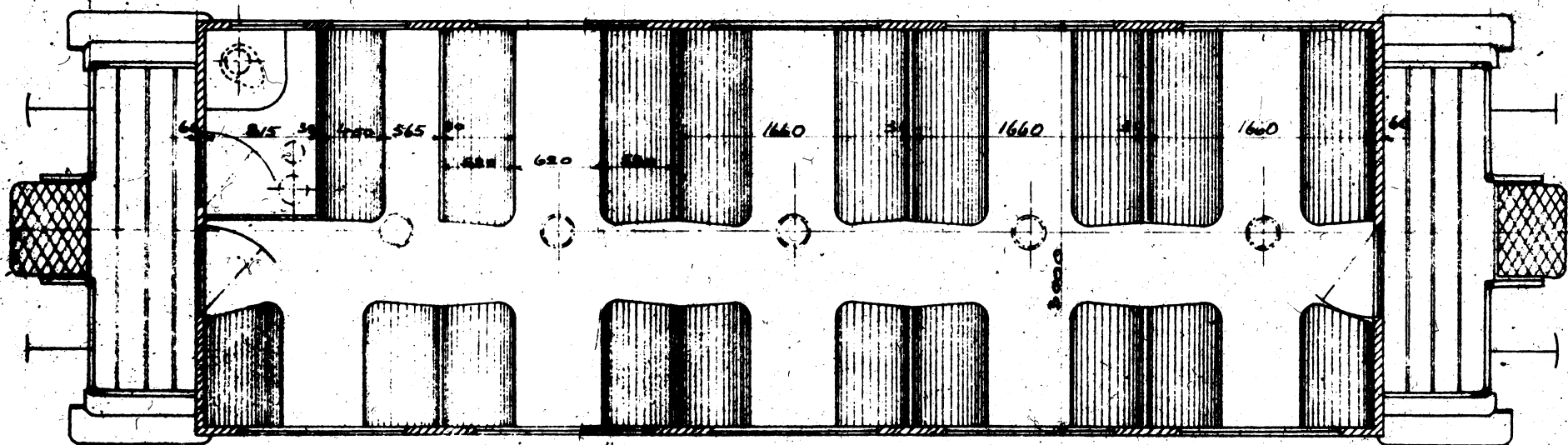
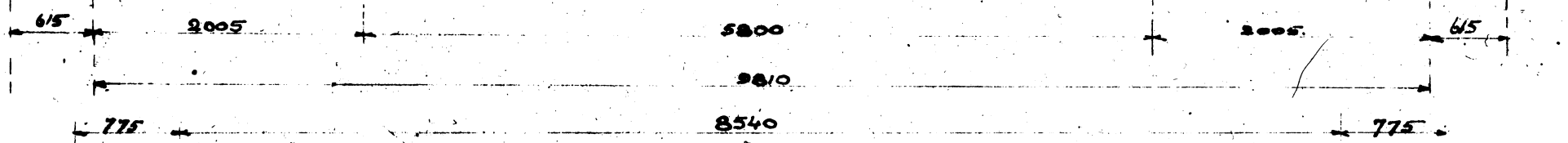
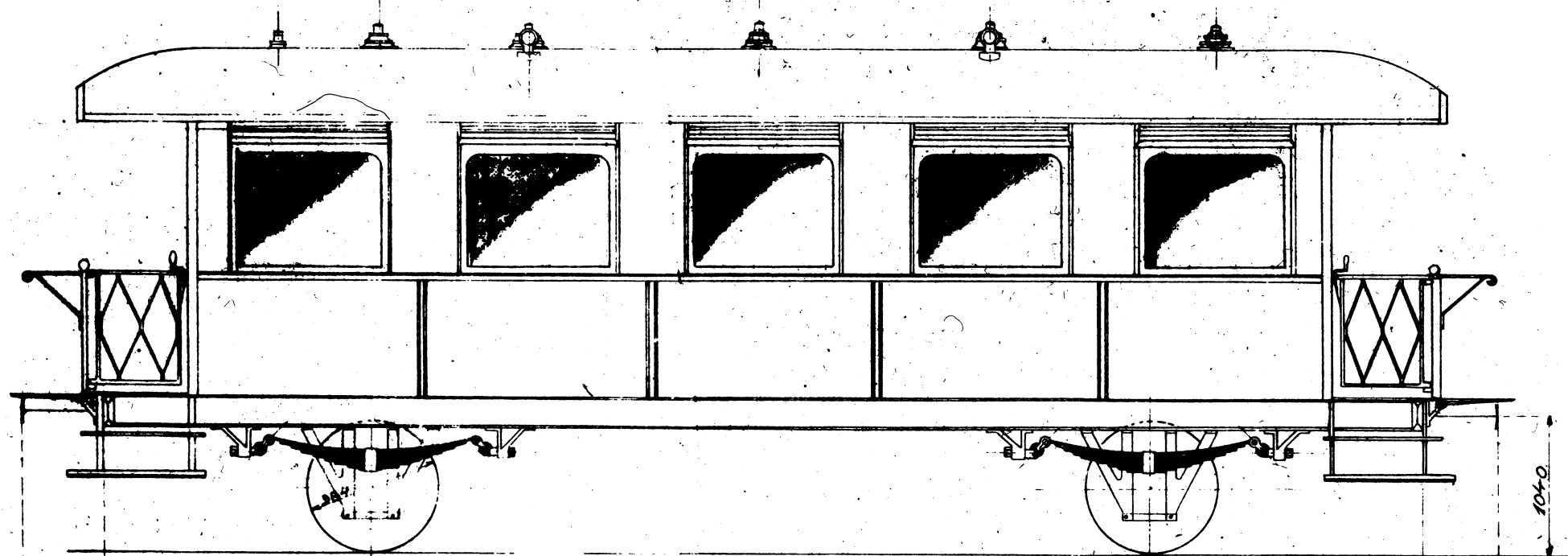
III <sup>kl.</sup> KLASS PERSONVOGN SPÄRV 1435.

AKTIEBOLAGET  
 ARLÖFS MEKANISKA VERKSTAD  
 &  
 WAGGONFABRIK

*Arlofs*

Forslagstegning

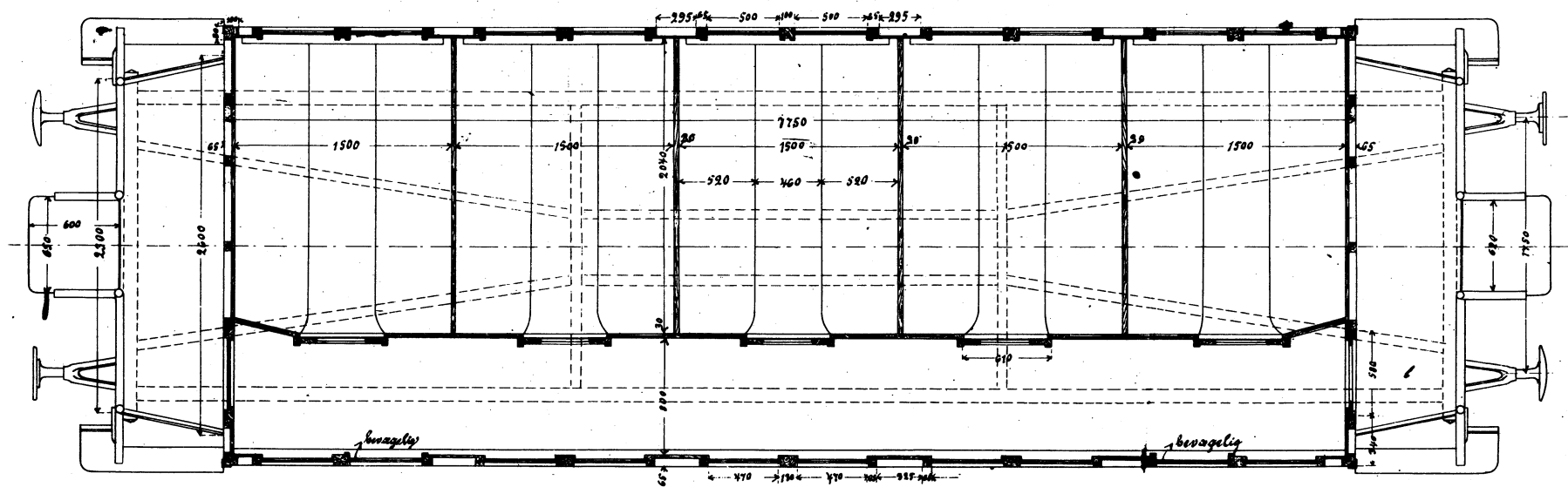
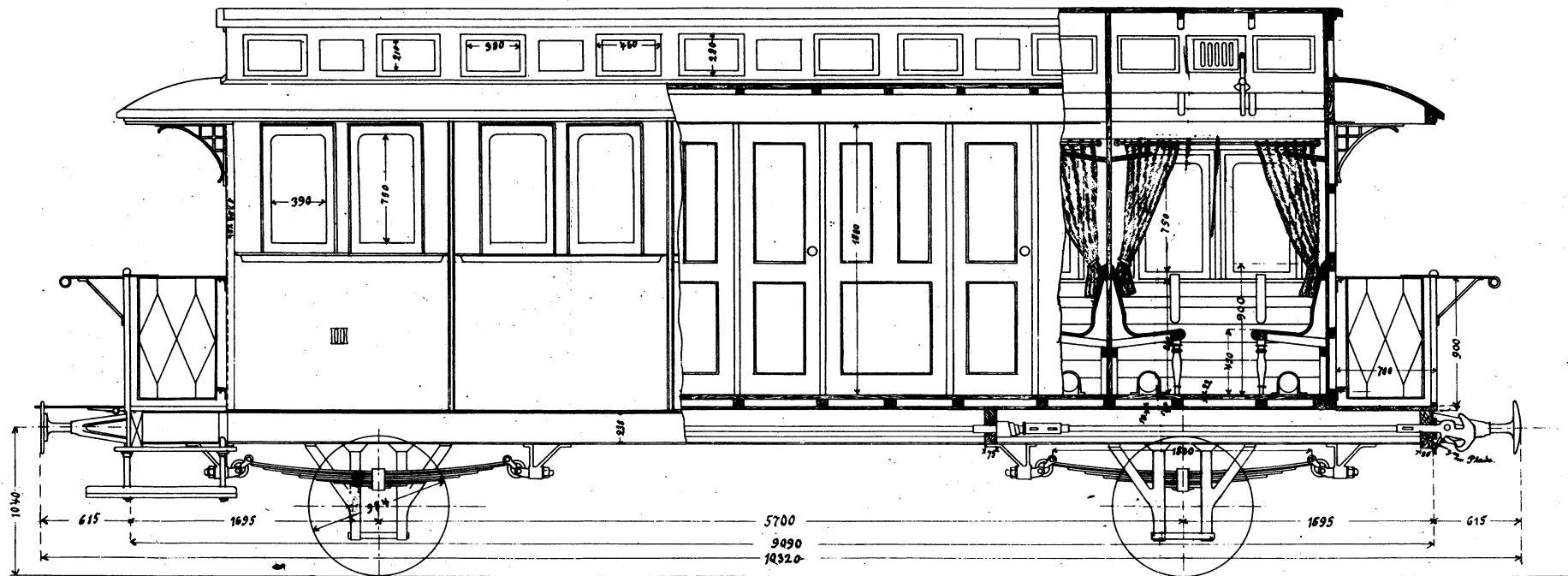
AHJ C 90



Forslagstegning

AHJ C 90





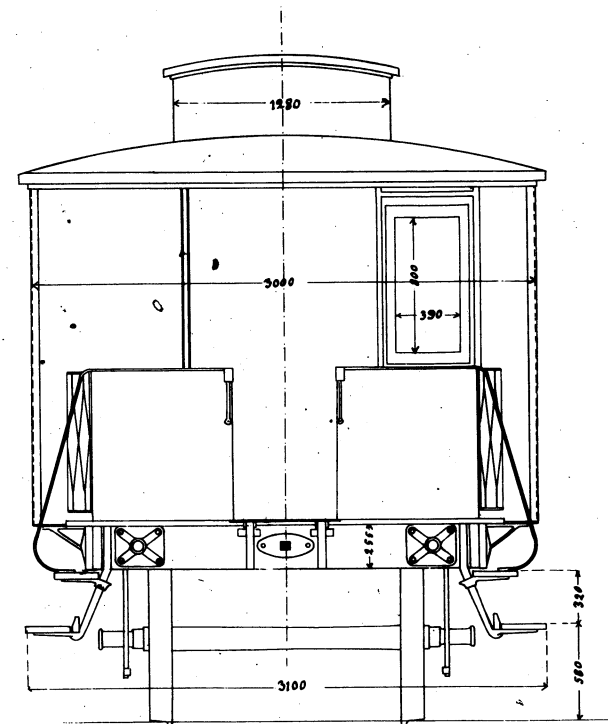
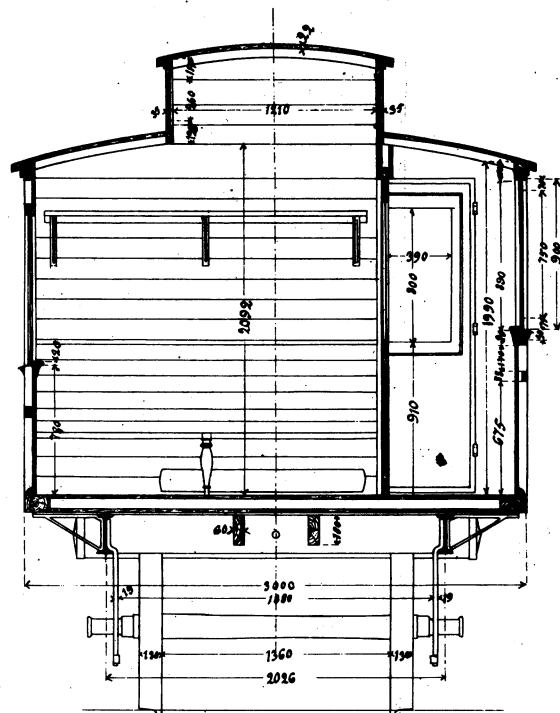
329

Forslagstegning  
(bl.a. tagender ændret)

Personvogn III Klasse.

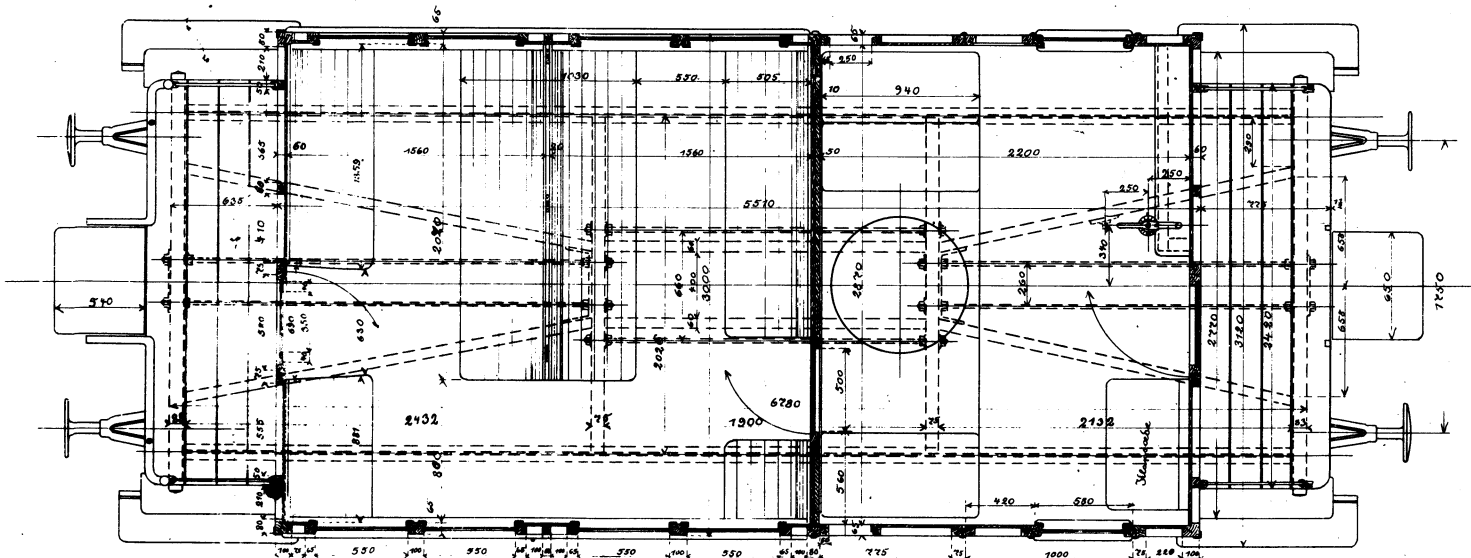
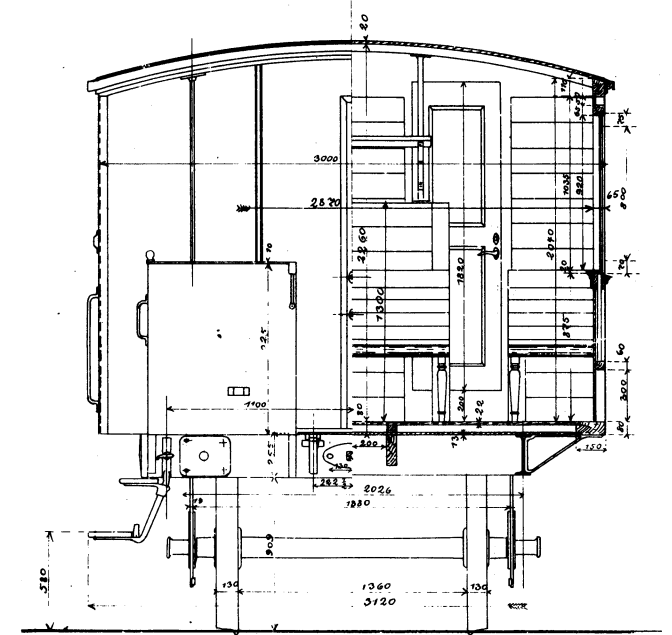
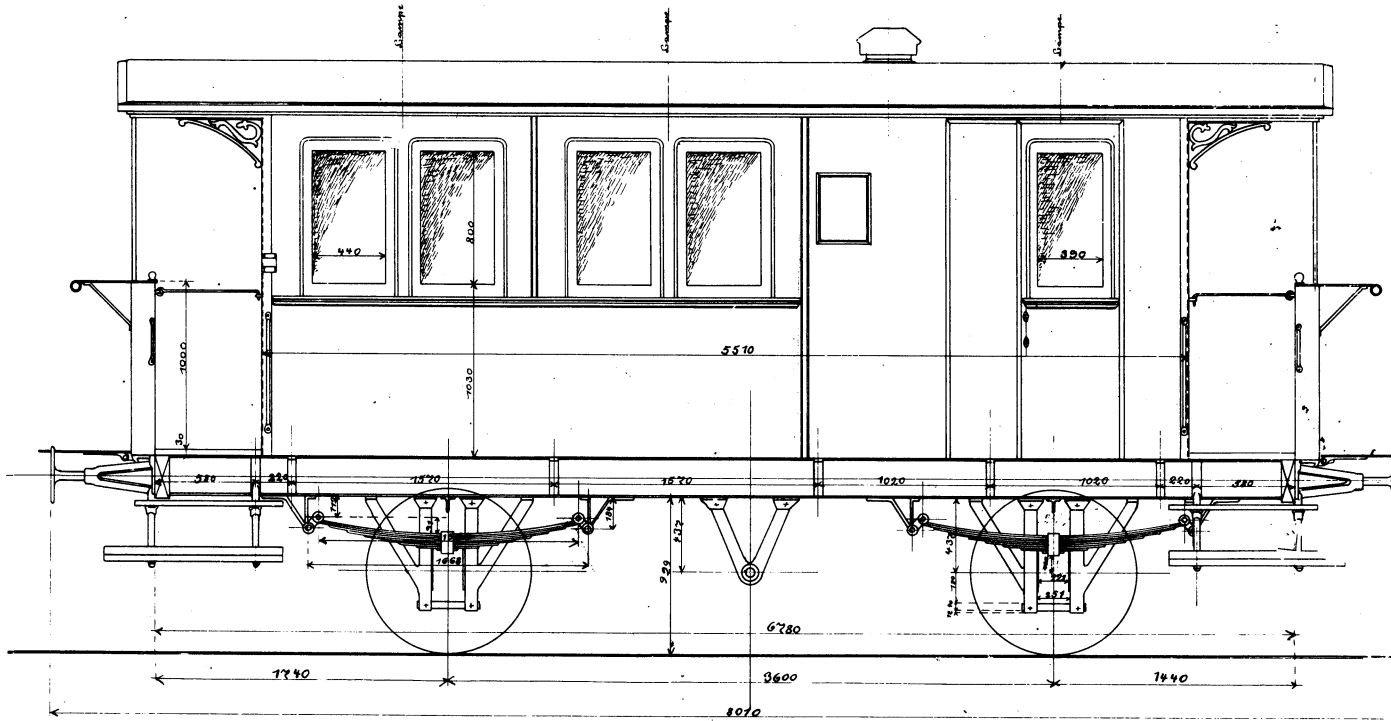
Maribo d 1/2 1897.

ANSJ C 91 - 4



Forslagstegning  
(bl.a. tagender ændret)

Scandia i Danmark

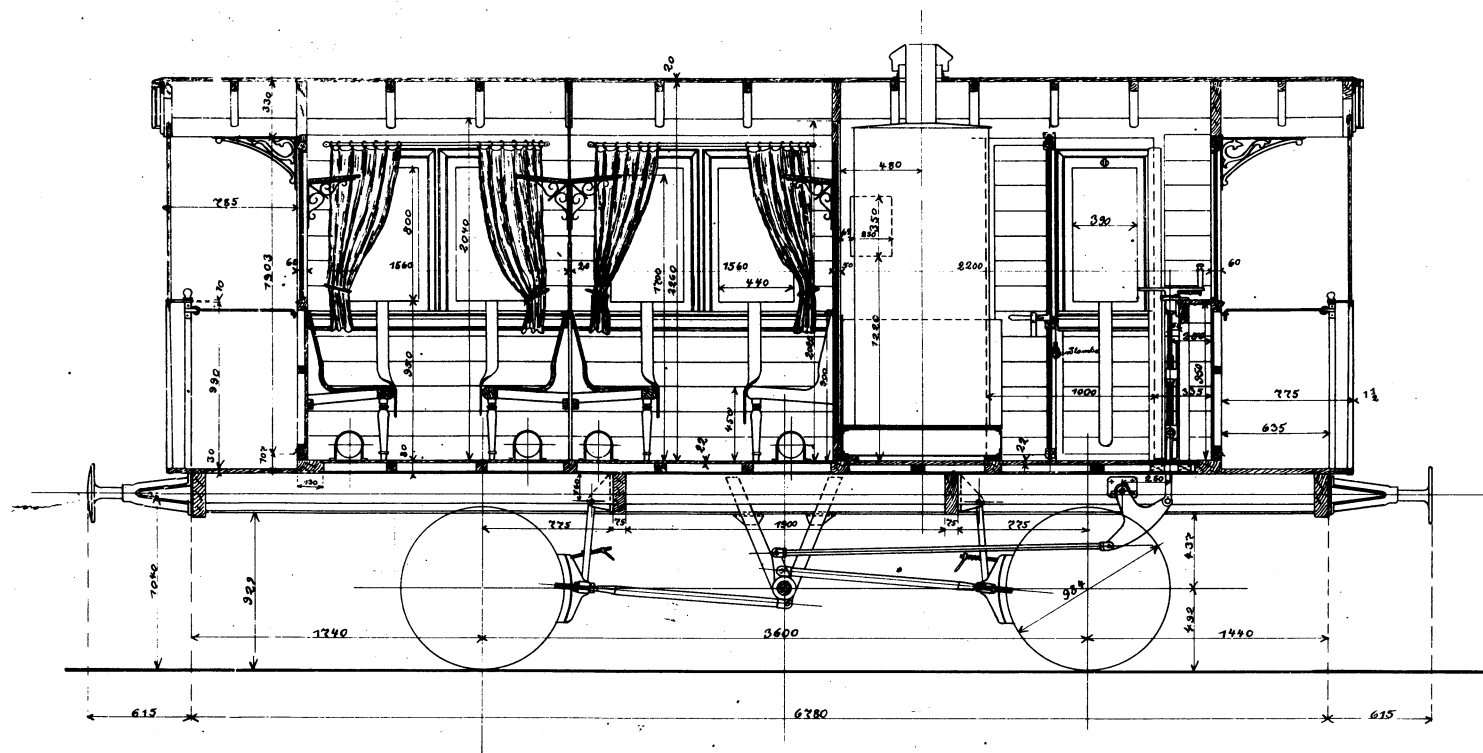


Personvogn III til med Fjedabri  
til  
Nørresundby - Søeb.

tegn. nr. 6452

opr. udsende

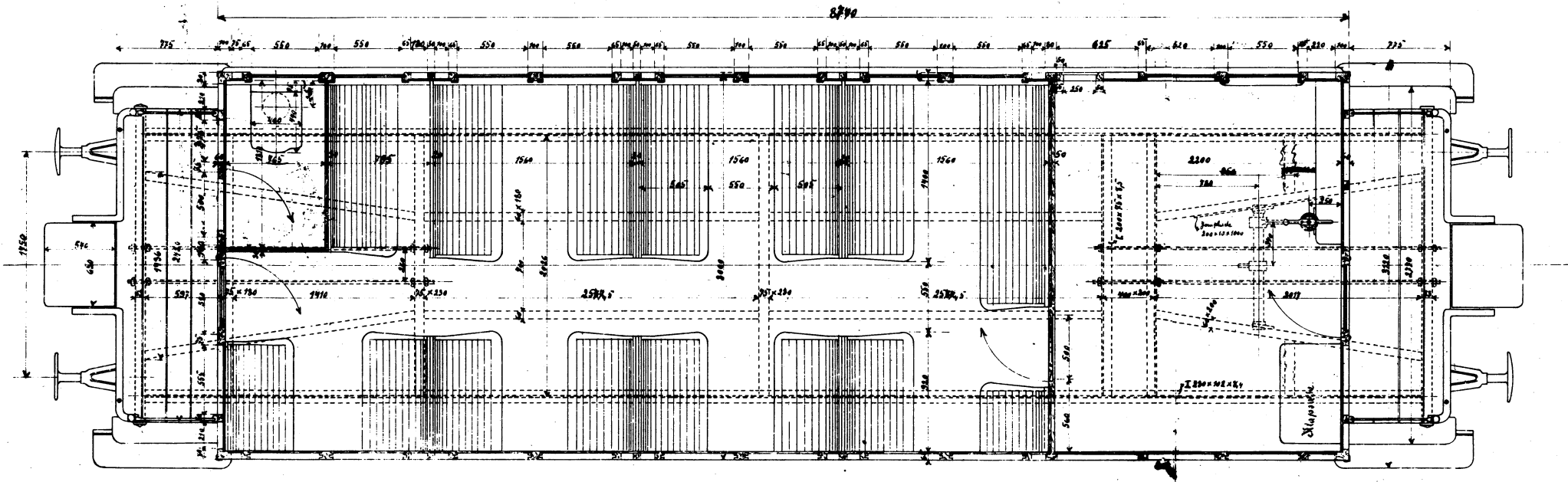
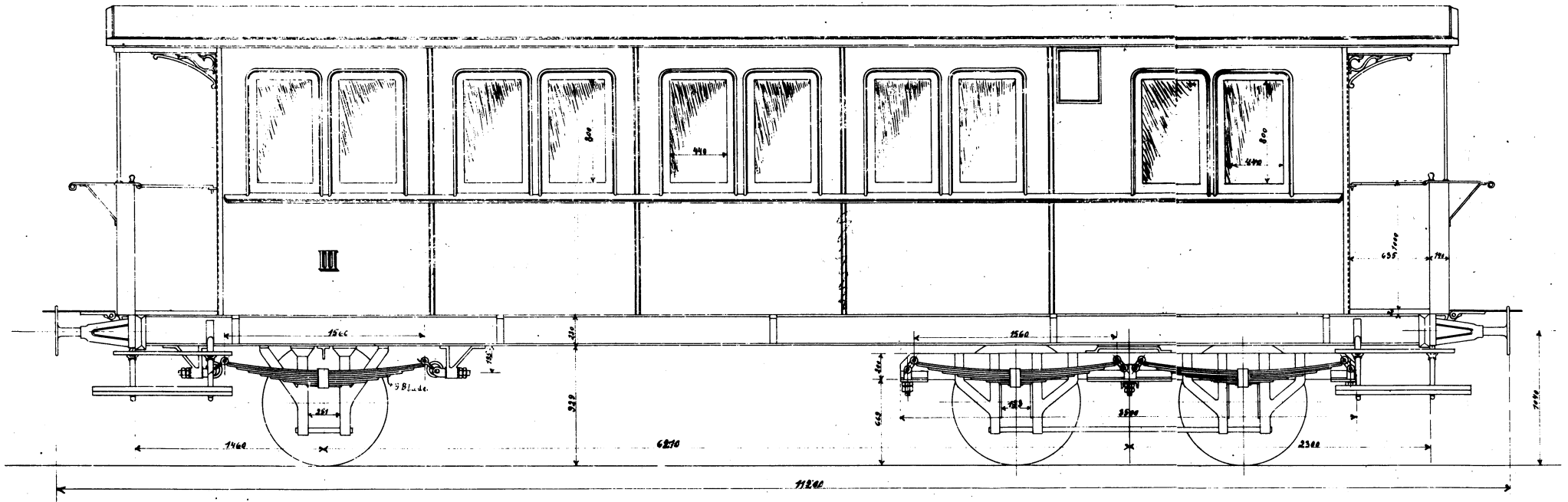
FFJ Cv 101 - 6

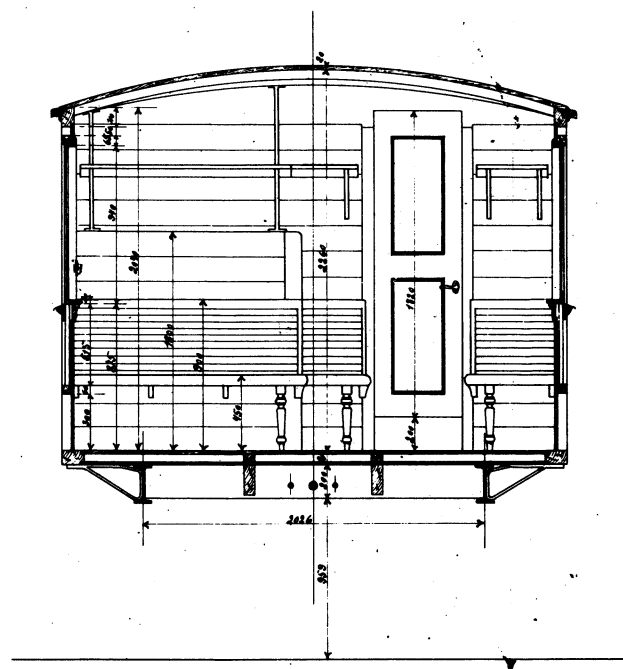
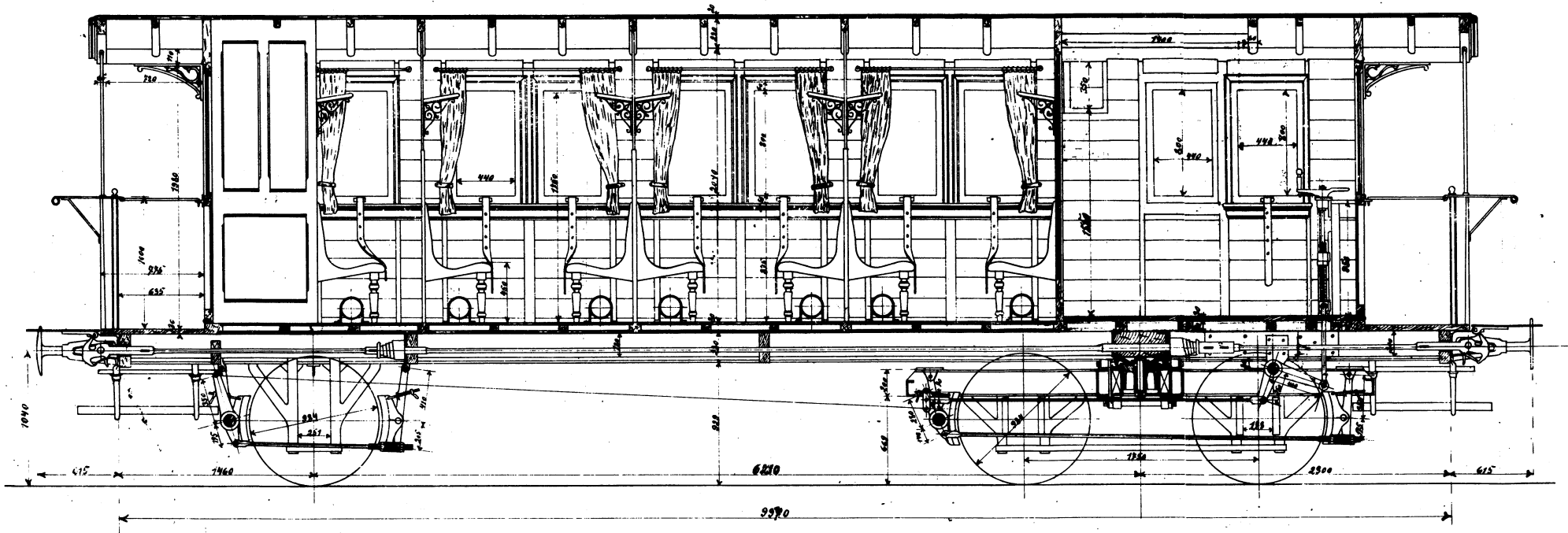


tegn. nr. 6452

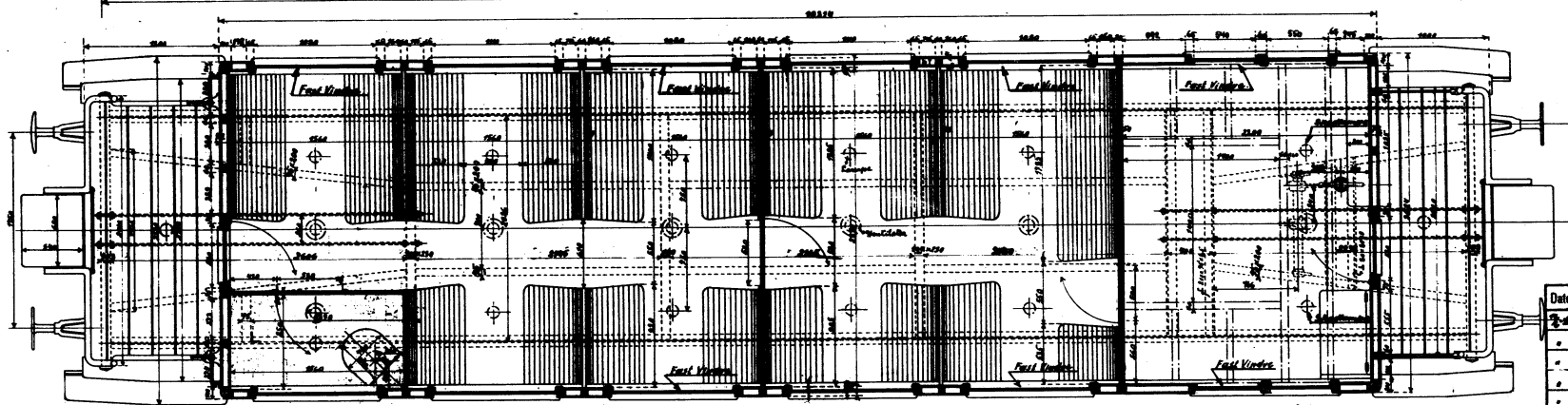
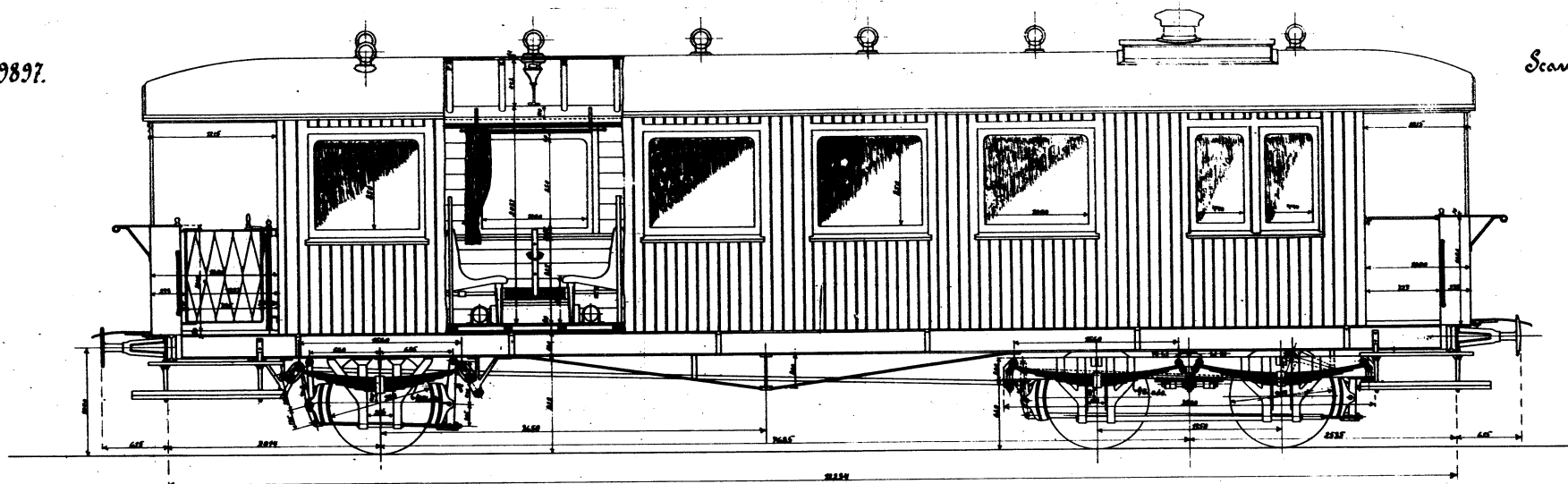
opr. udseende

FFJ Cv 101 - 6

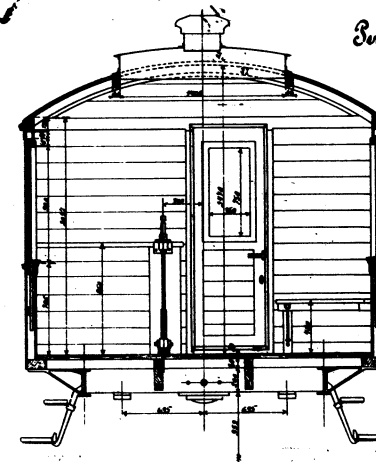
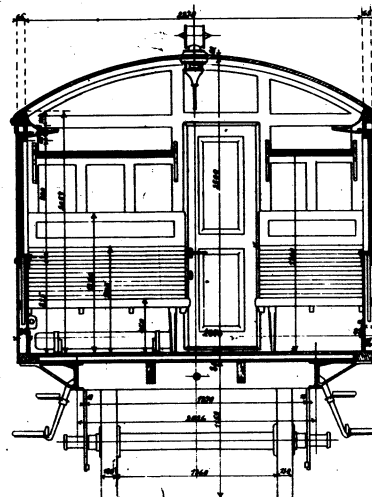
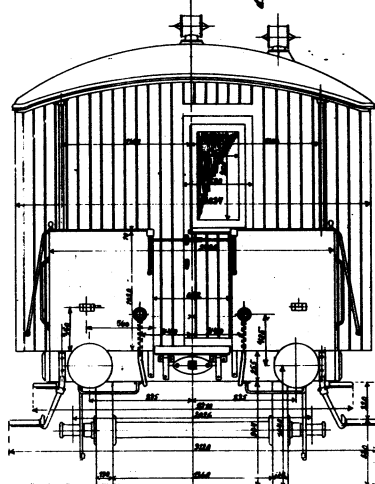




Ombygning af 6 ældre Hedeboque  
 til  
 Nordjyllands køren. Privatbaner  
 Ordre 839.      Scania, 22/7-02  
 W. W. Jensen



Dato	Revision
2-21	Underbyggen fastslaget
2-21	Personbrygg ändrat
2-21	Luffverklädd ändrad
2-21	Tjänstbrygg ändrat
2-21	Stålskeppning



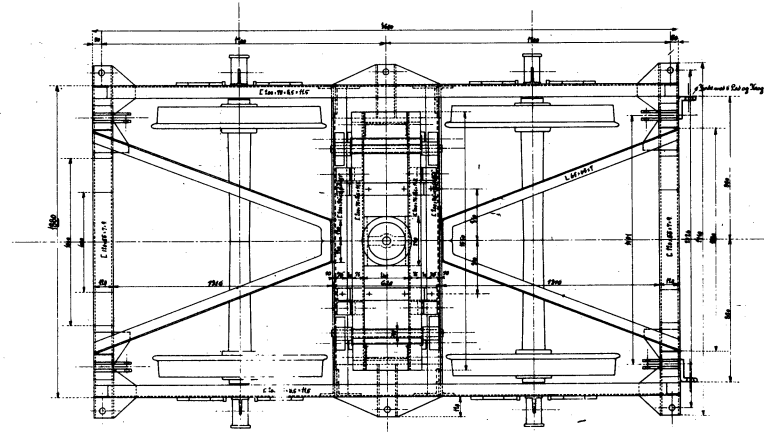
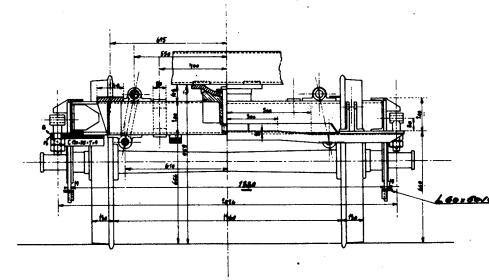
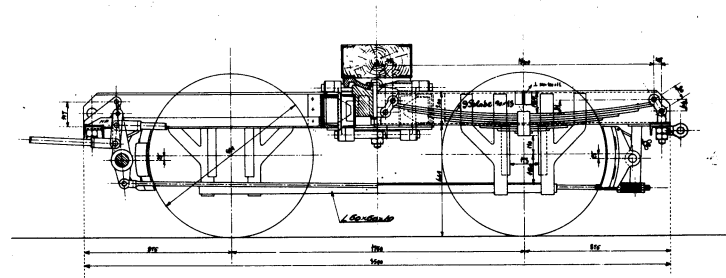
Personvagn III klass med Adelsrum  
 till  
 Nordjyllands järnv. Privatbanan  
 Ordre 1118.  
 rev. till Ordre. 1416.  
 8500  
 5500  
 14000 kg Sam. Kd. 1

Dato	Revision
2-21	Ändring i klädning ändrat (Pgr)
2-21	Stålskeppning för Personbrygg
2-21	Tjänstbrygg ändrat
2-21	Underbyggen ändrat



Br. 8923.

Scandia i Randers.

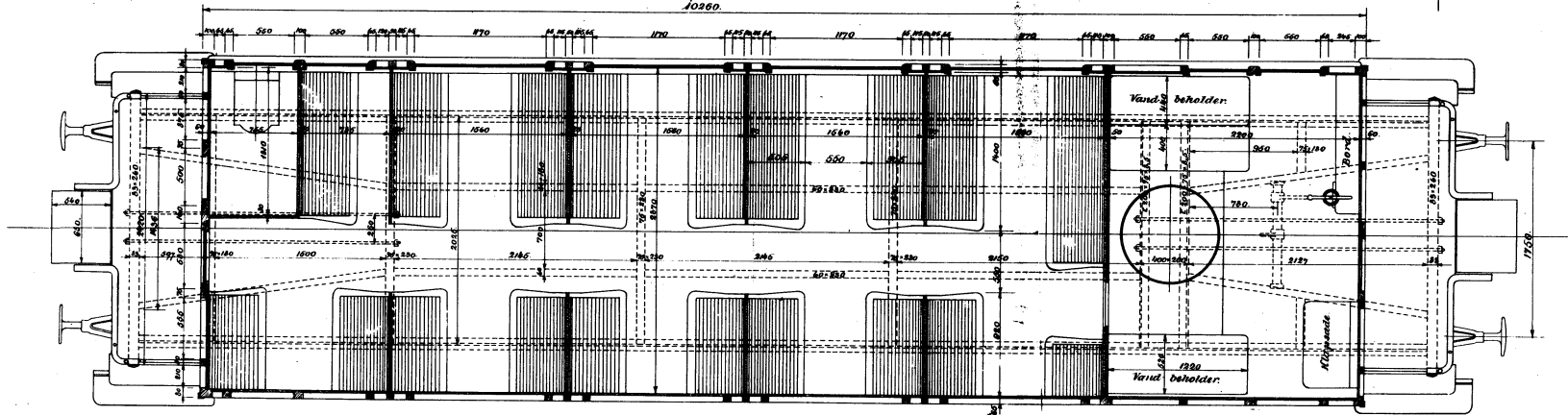
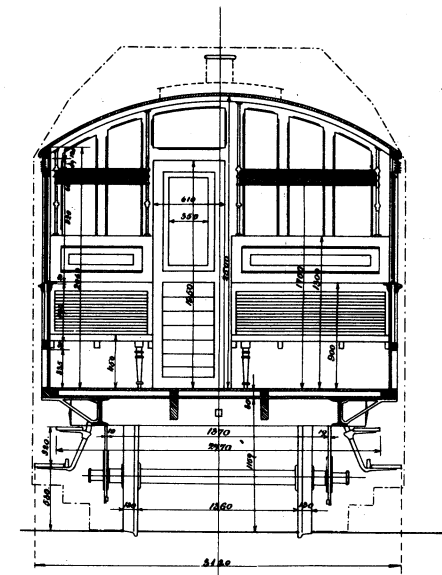
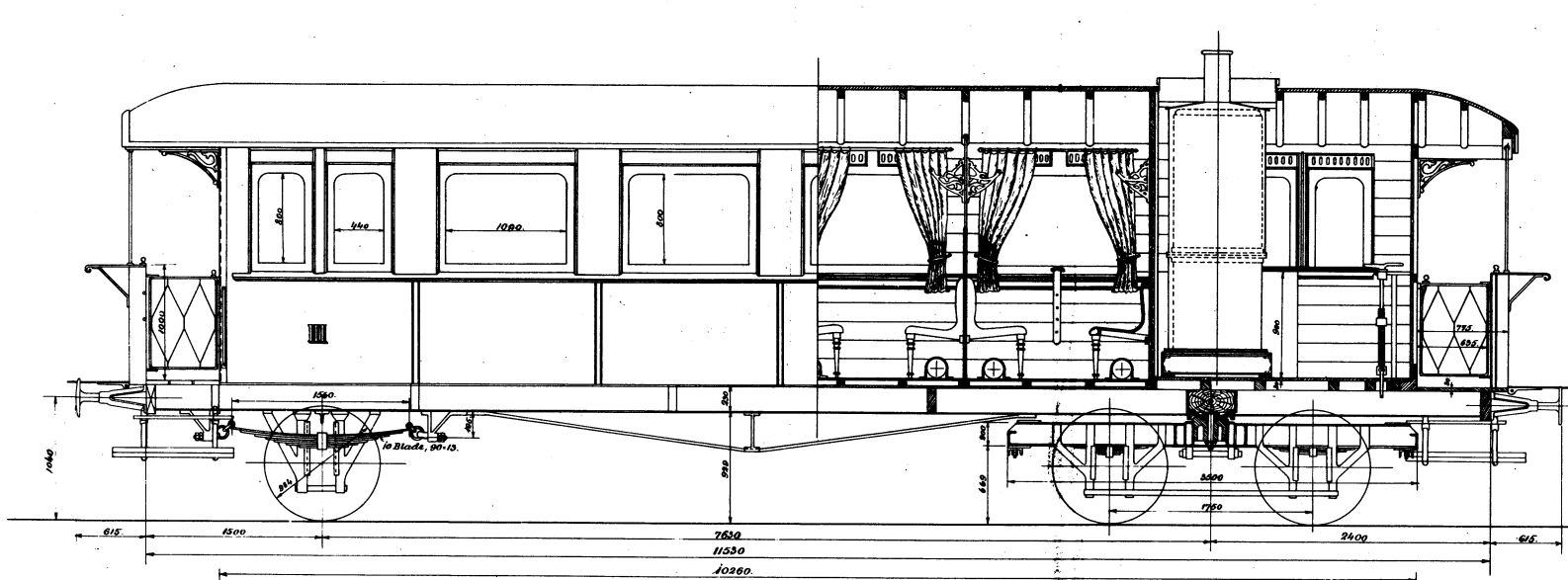


3. 21. Træsættelsen ændret  
2. 29. 1911 - 1. og 2. halvår.

1:45

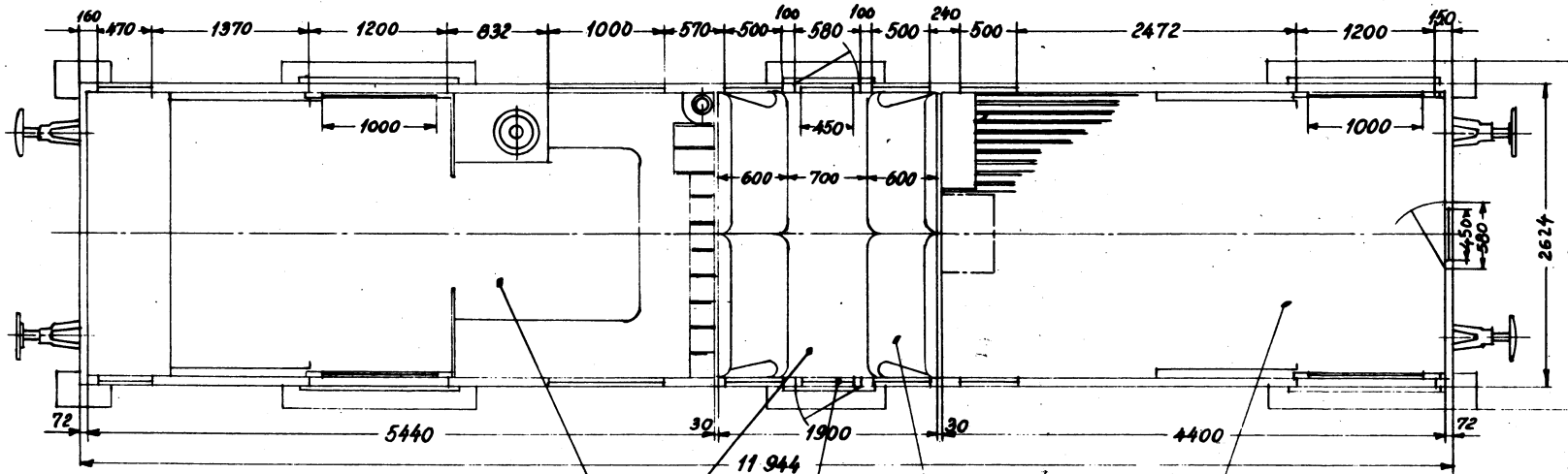
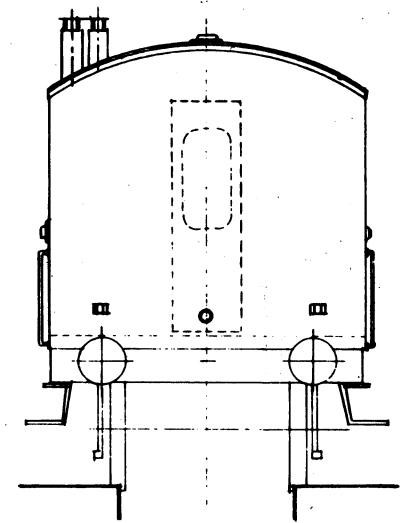
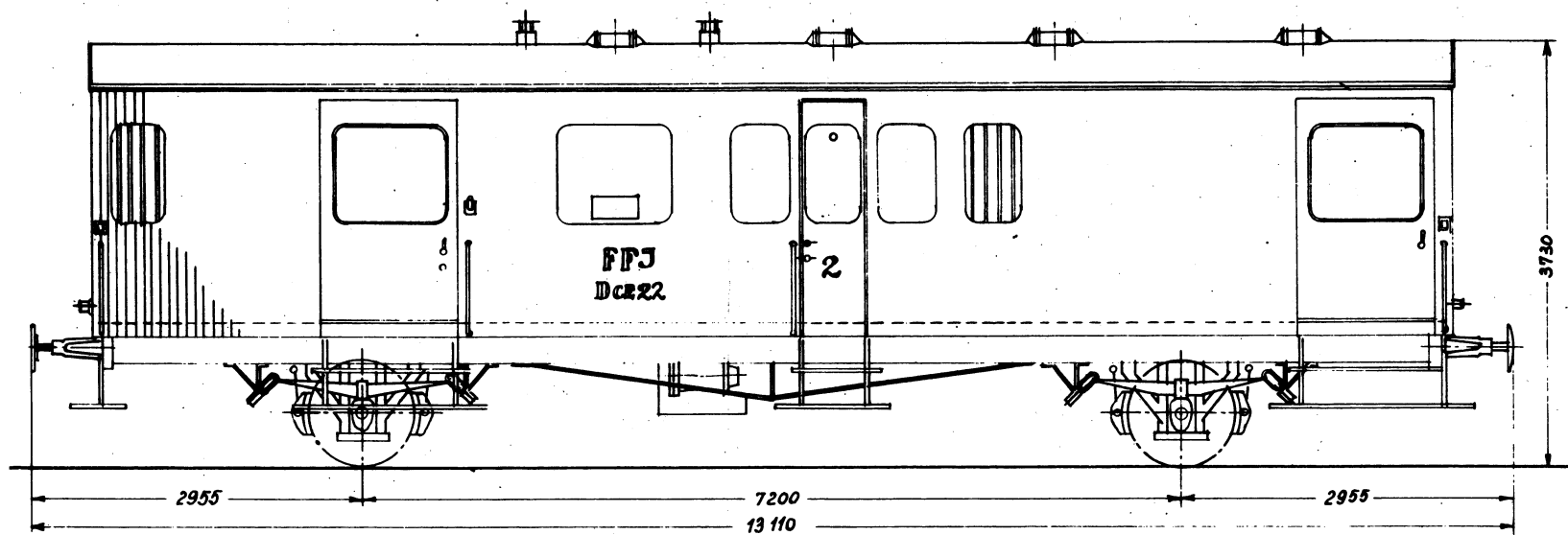
truck til

FFJ Cv 107 - 9  
AHJ Cv 111 - 2  
AHB Cv 113 - 4



Nordjyllands forenede Statsbaner.  
Maskinafdelingen.  
Person- og Hædervogn.

Nr. 32.



3,2mm lyst, flammert linoleum på 6mm Collatex

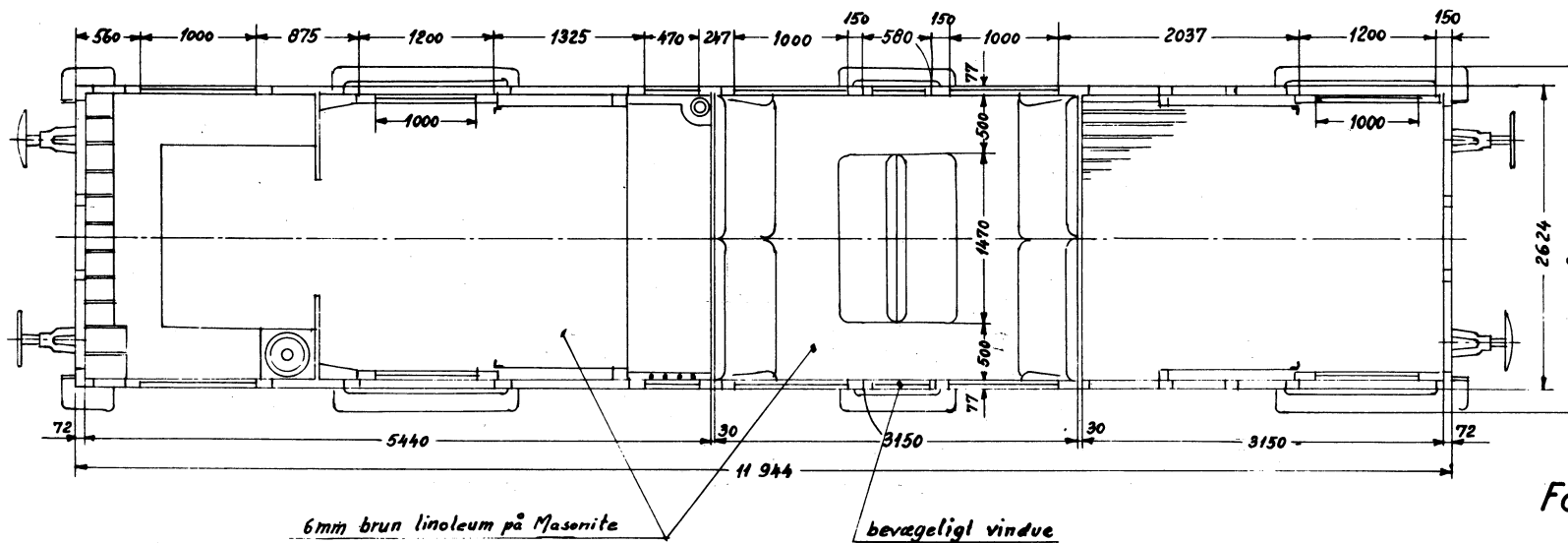
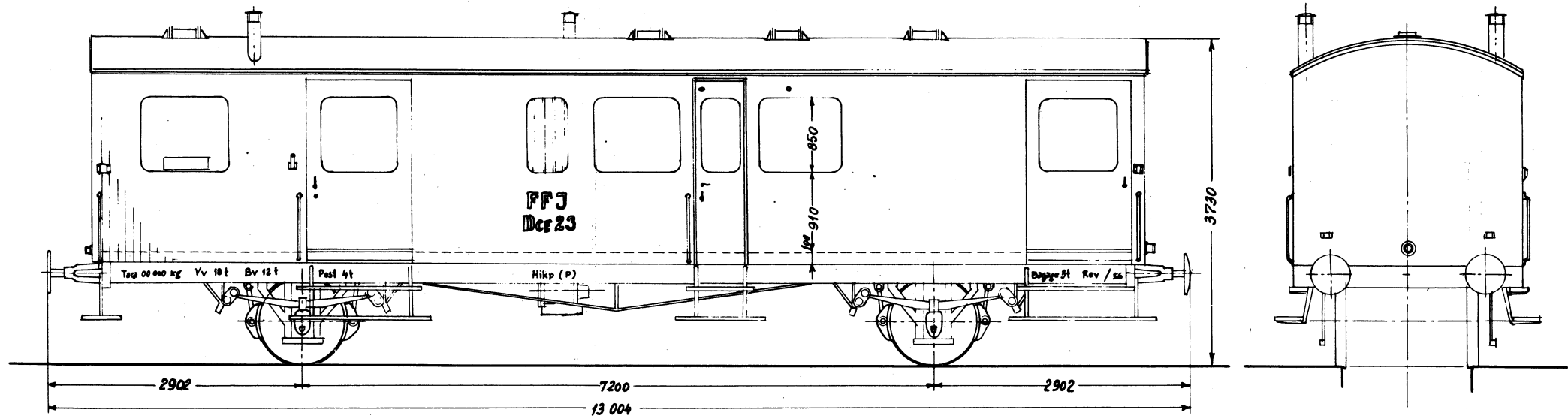
betræk i brunt plyds  
3mm Holmsund Vinyl på 4mm Masonit

bevægeligt vindue af 6mm hærdet spejlglas

alle døre i helstålskonstruktion

faste ruder i døre af 4mm hærdet glas i låsegummi

OMBYGNING af POSTVOGN



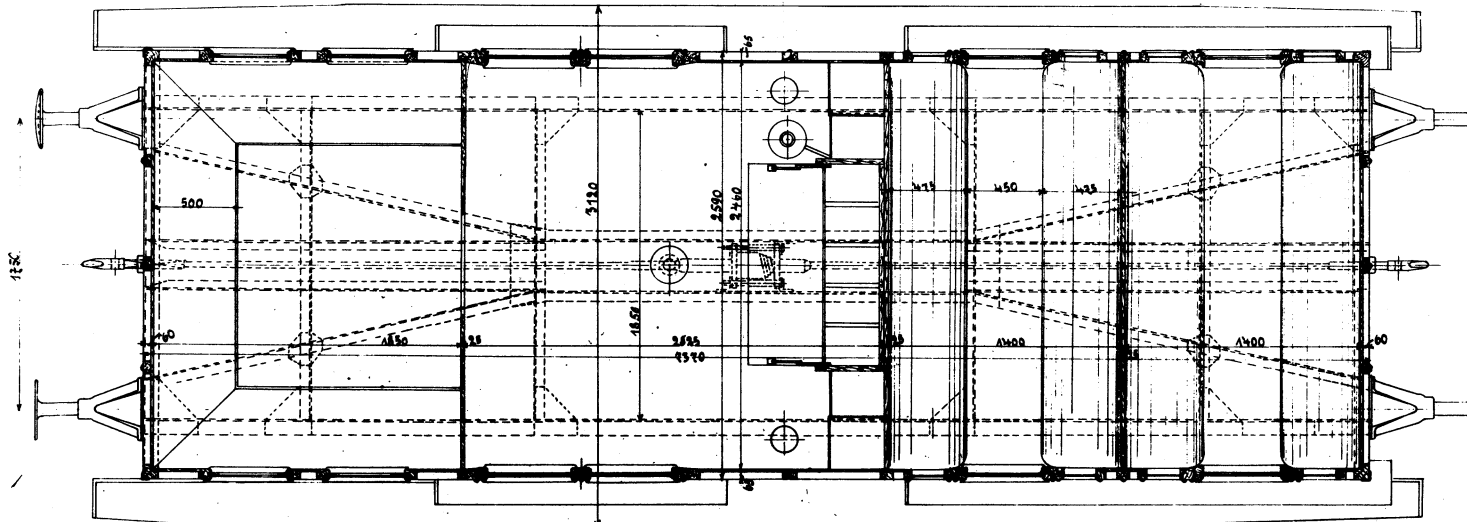
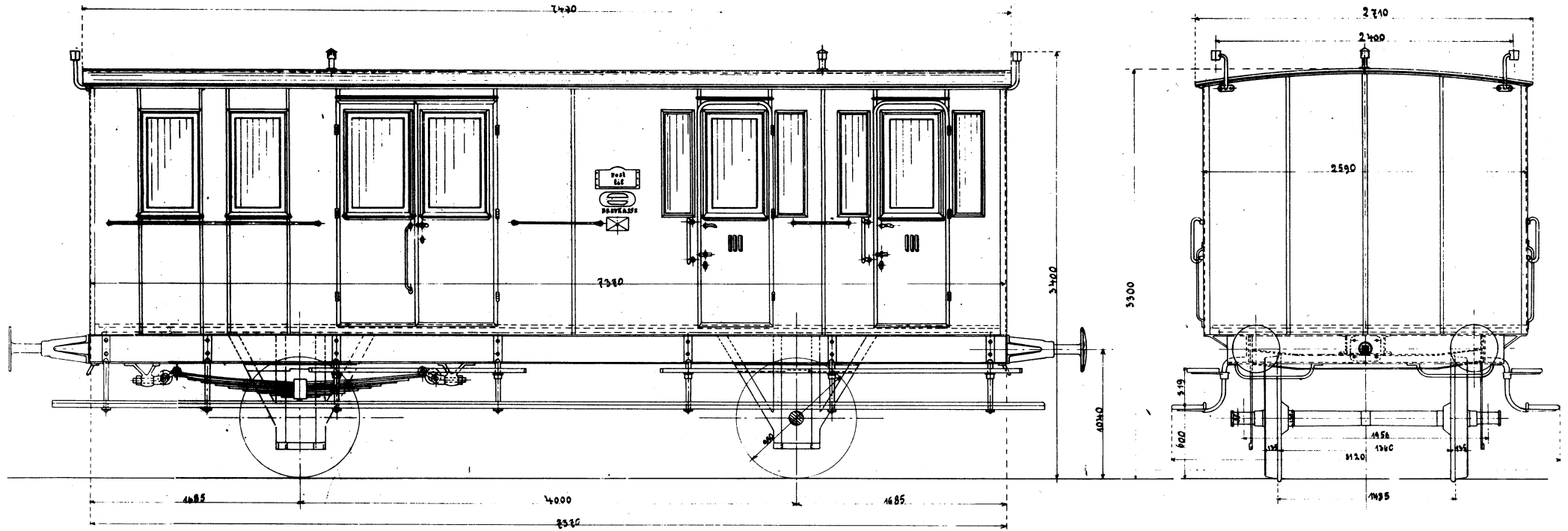
Forslag til  
OMBYGNING af POSTVOGN Dce 23

17.11.55  
 W.B.

1:64

tegn.: W. Bay

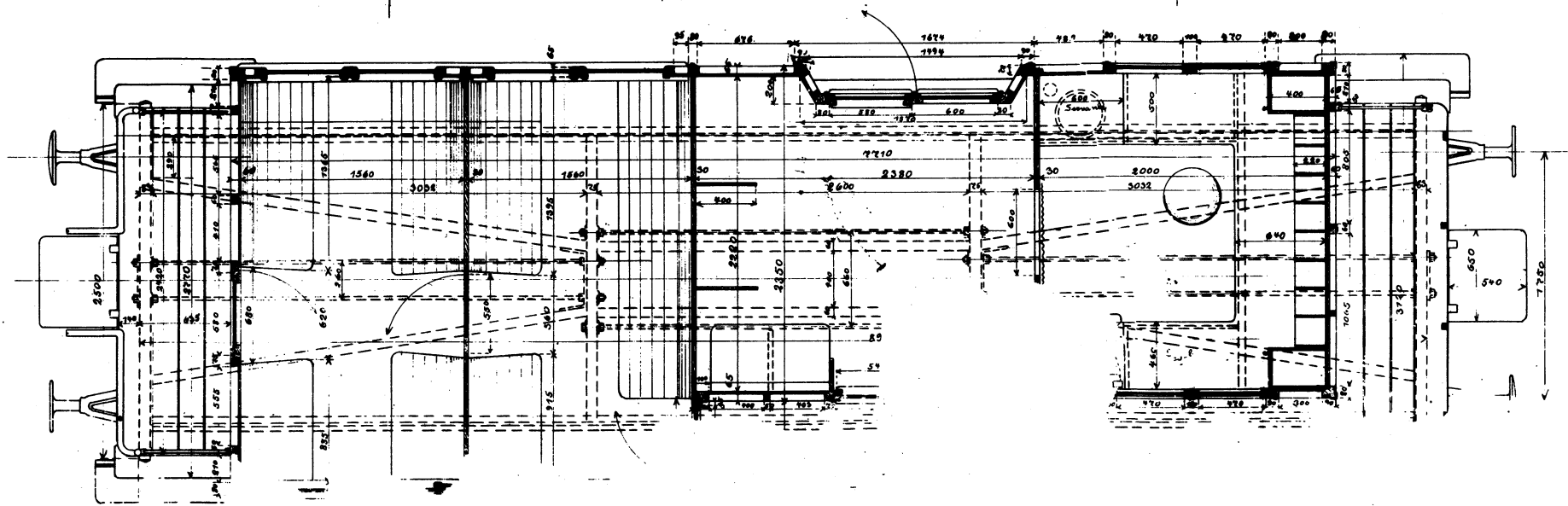
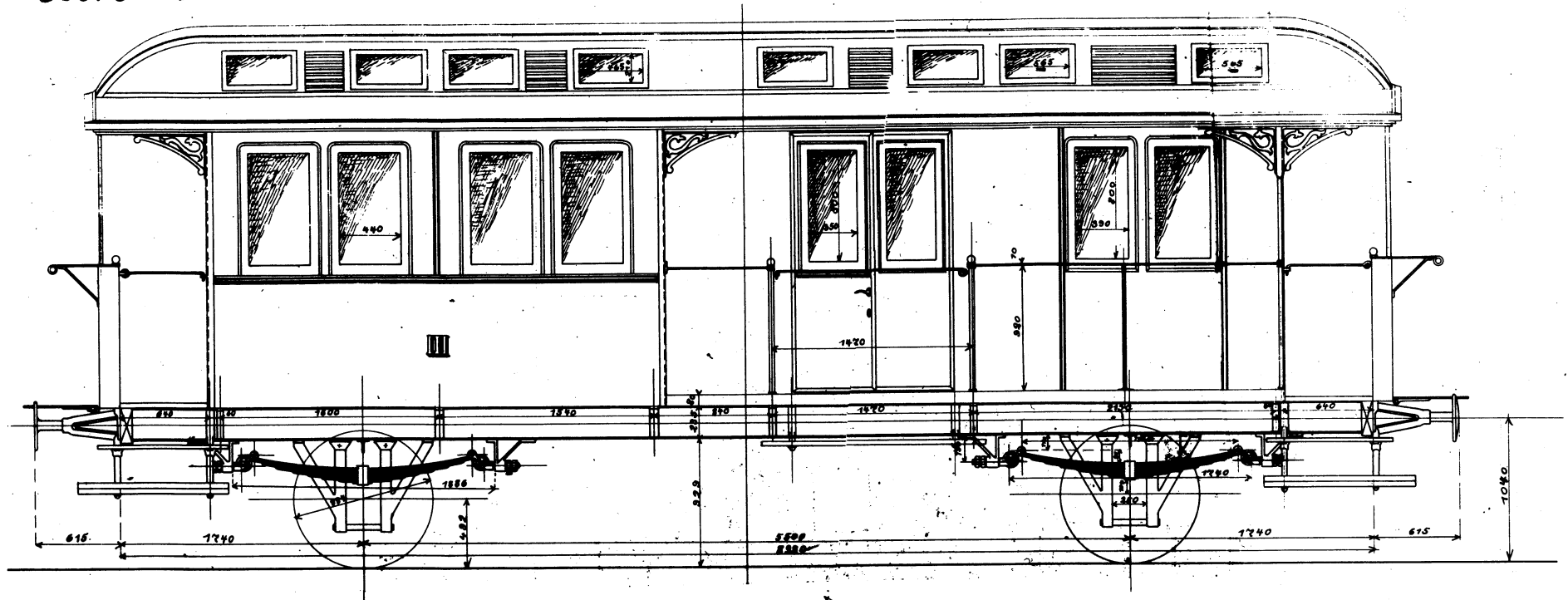
FFJ Dce 23

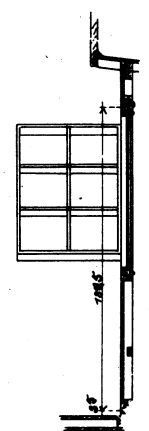
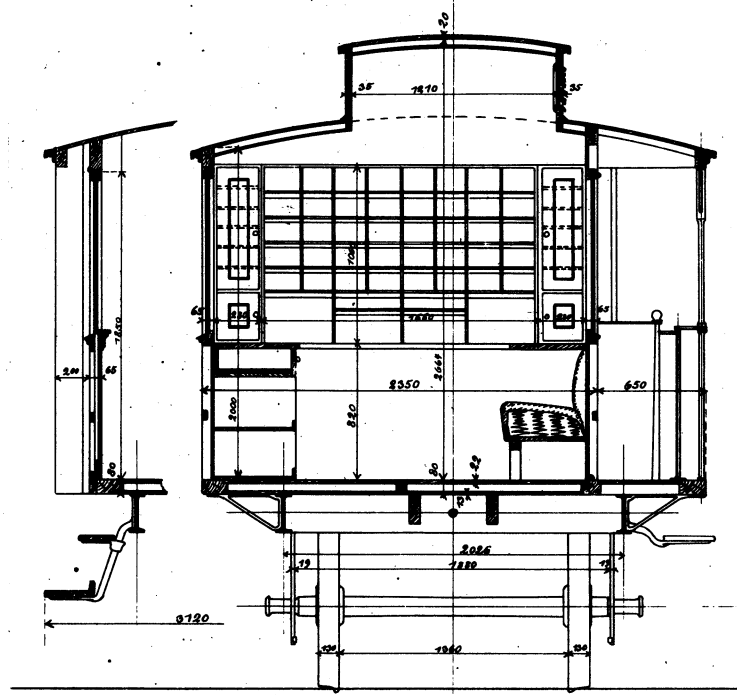
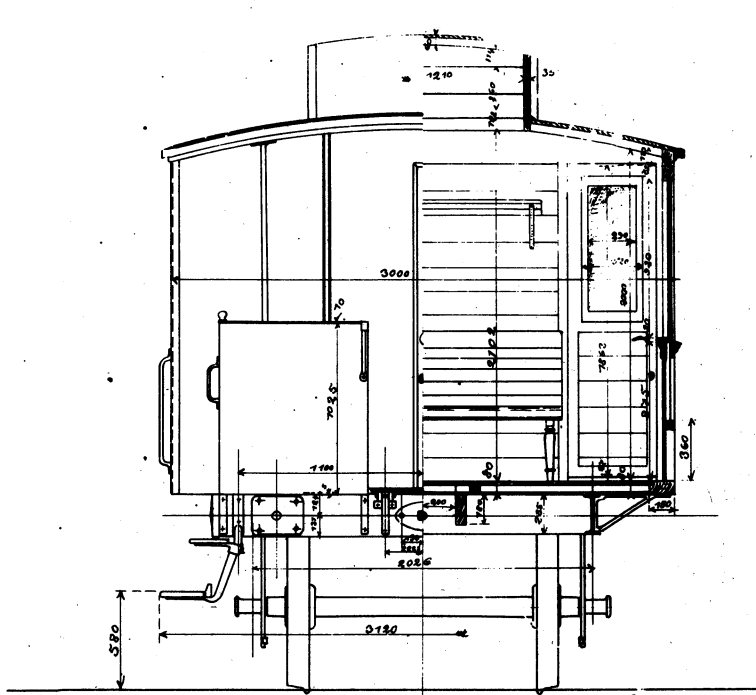
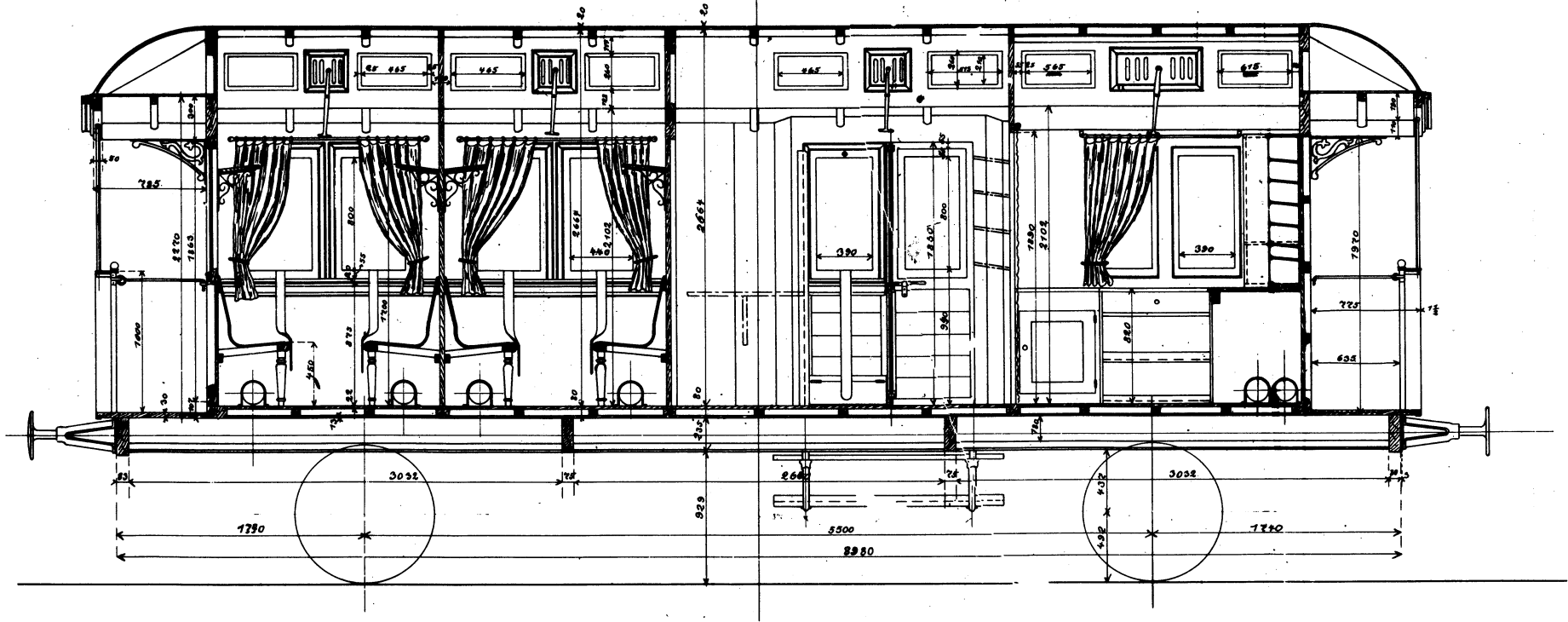


Österreichische Staatliche Eisenbahn.  
Bauamt & Bauverwaltung.  
Vogelsang, 1908

No. 6458.

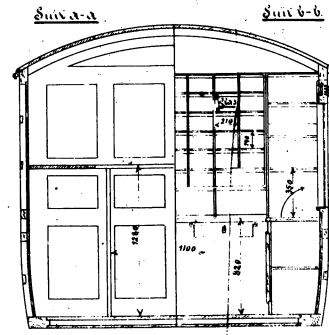
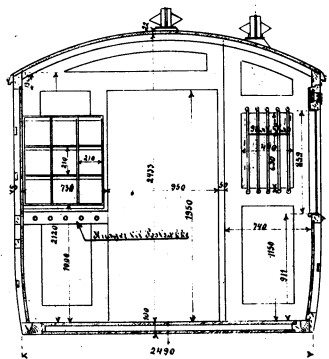
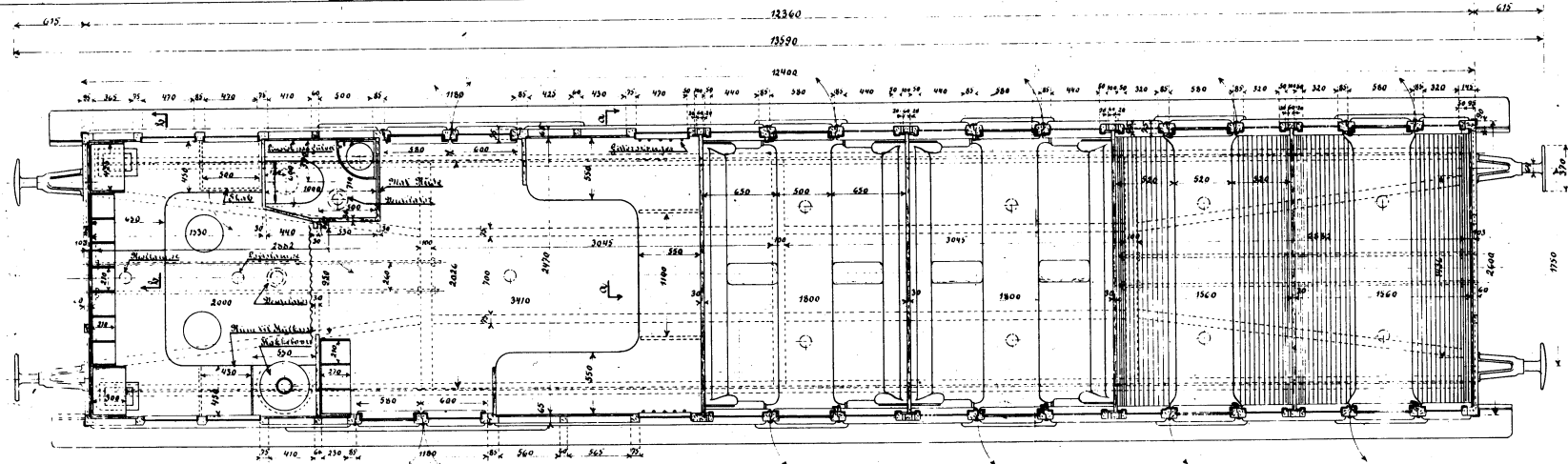
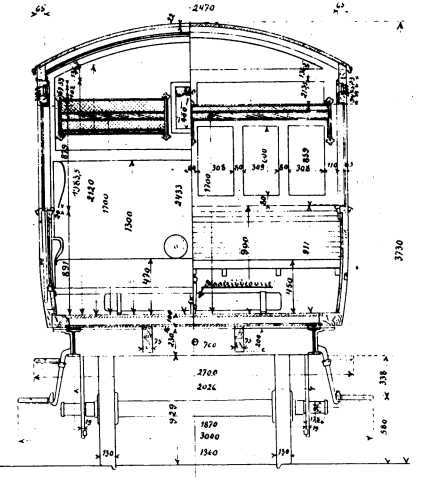
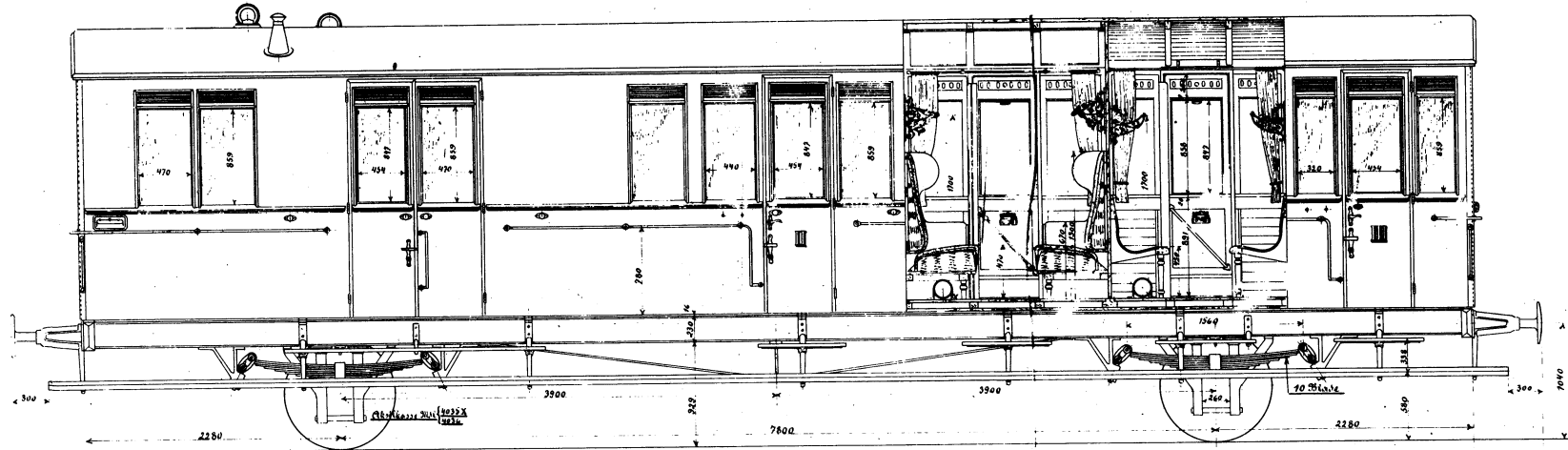
Andri : Sanders.



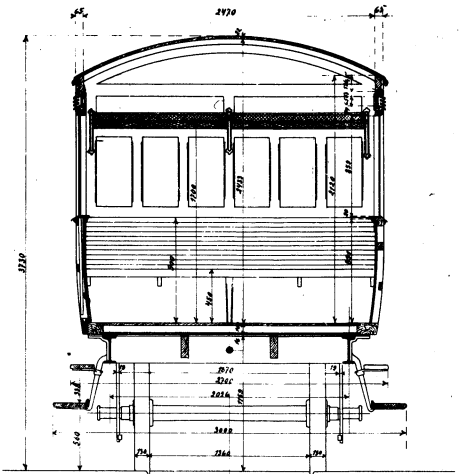
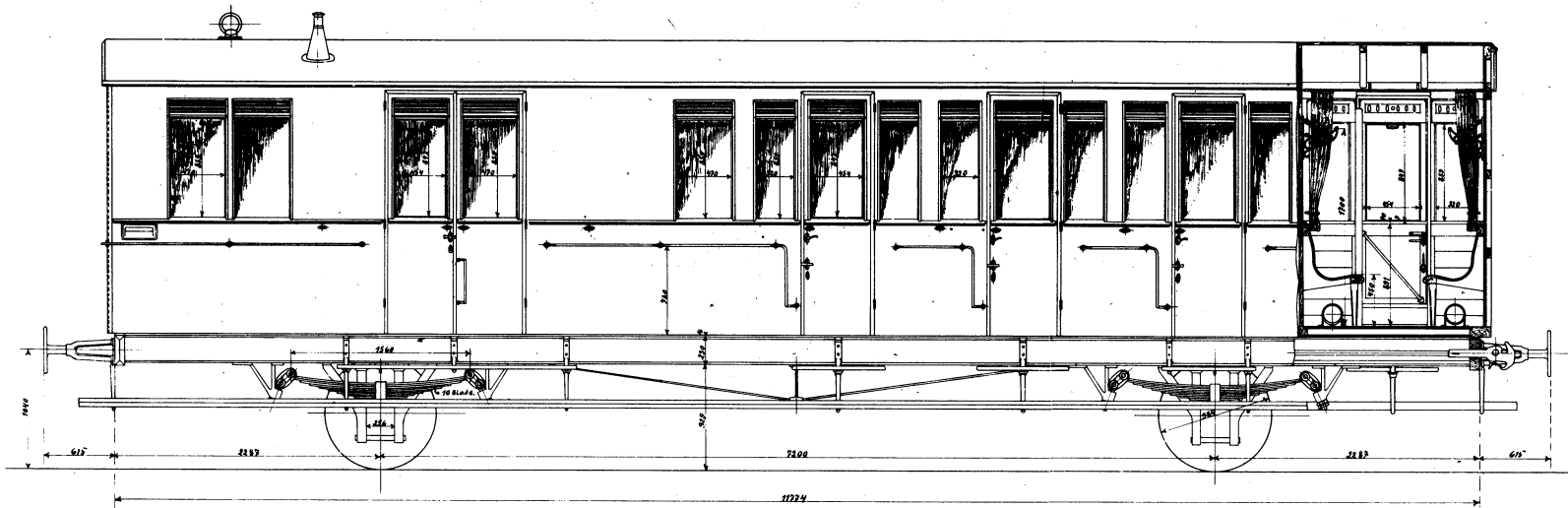


Post & Personvogn  
til  
No - Søby

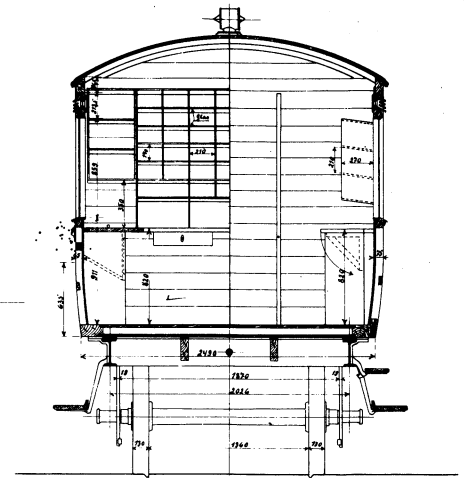
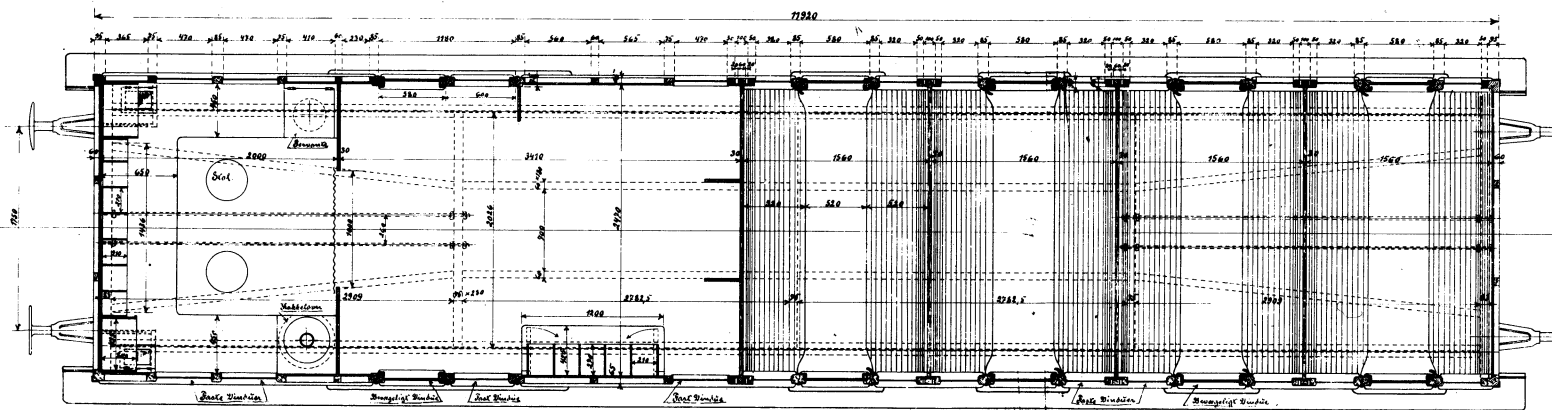




Post-Personwagen I or III Klasse  
lit.  
Carlberg Triebabau  
Ordn. 1196.



Bygget af H. H.



289

Boek-Personvogn II Kl.

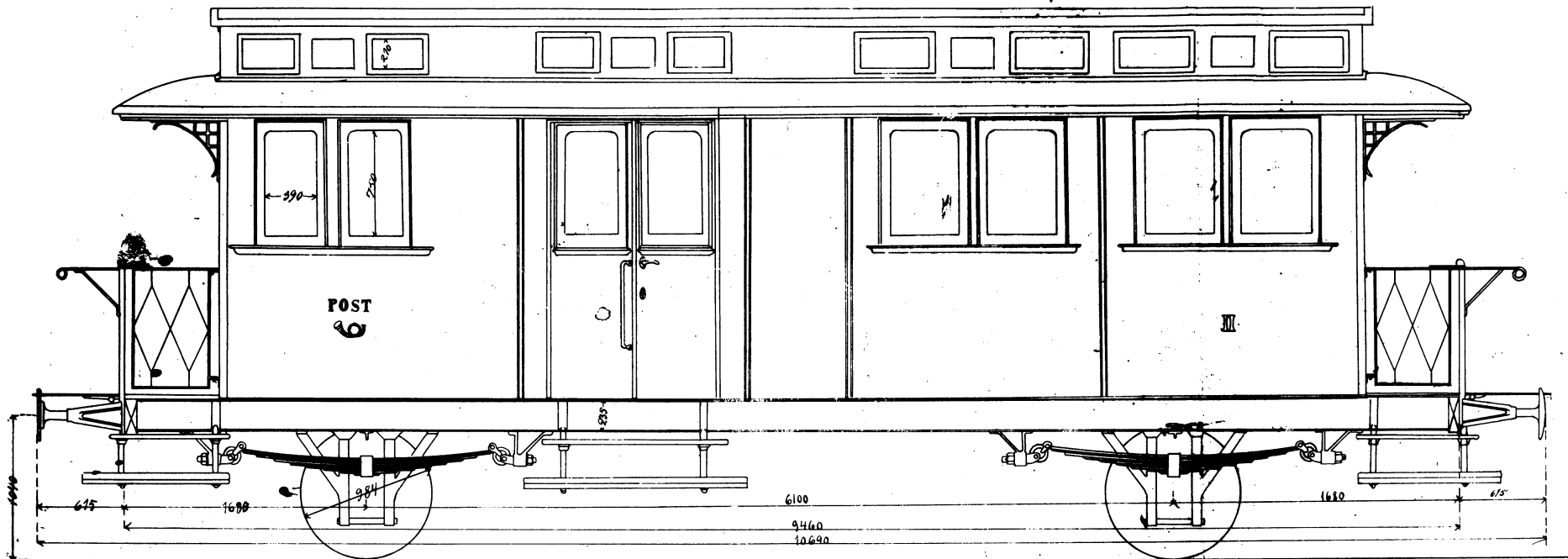
Kil

Boerghjælands foren. Privatbaner.

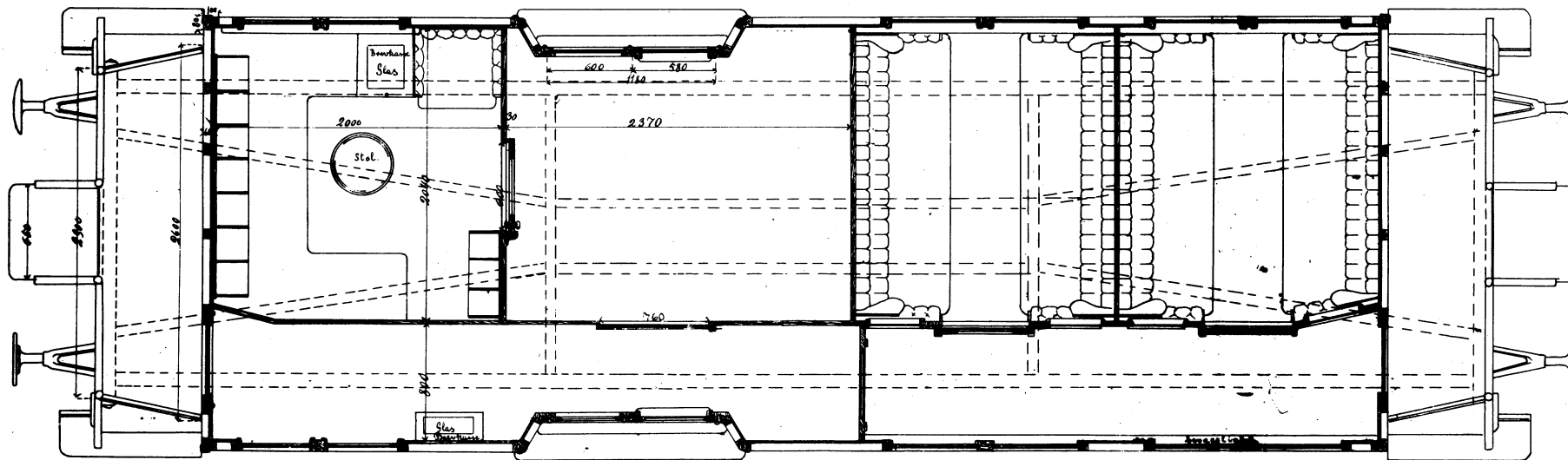
Ord. 1865.

Landings 2 1/2 - 10  
2800 mm

No. 10425.



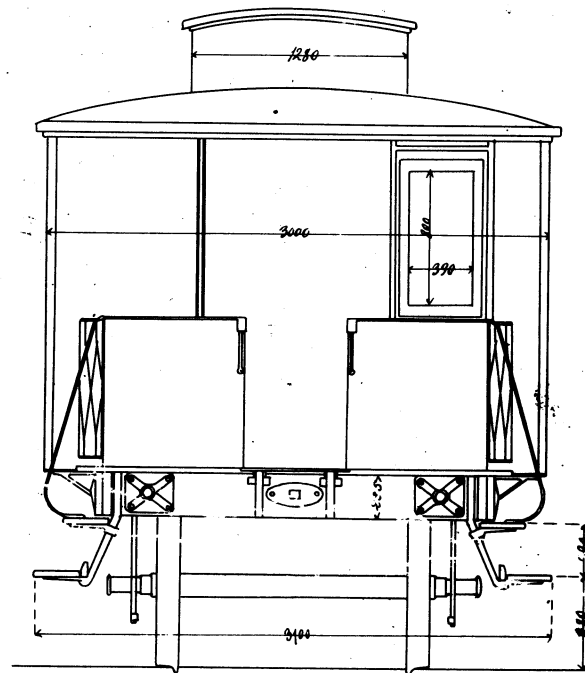
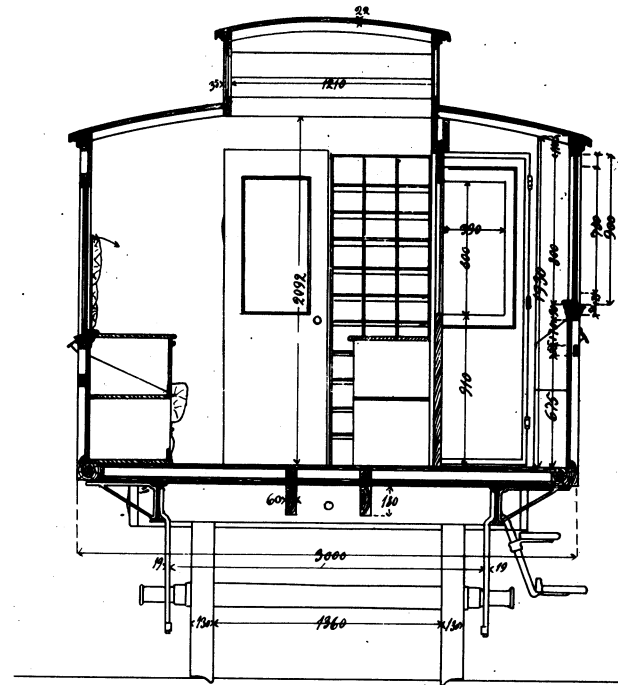
*Post- & Personvogn*

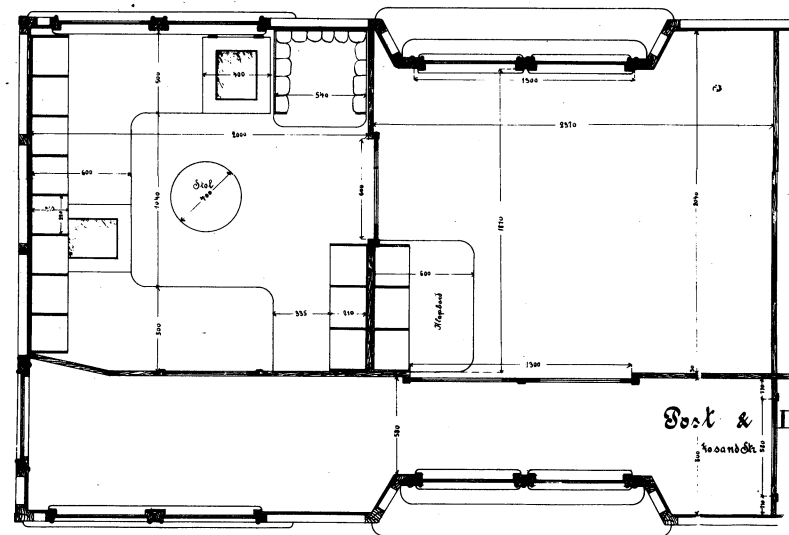


392

Forslagstegning  
(bl.a. tagender ændret)

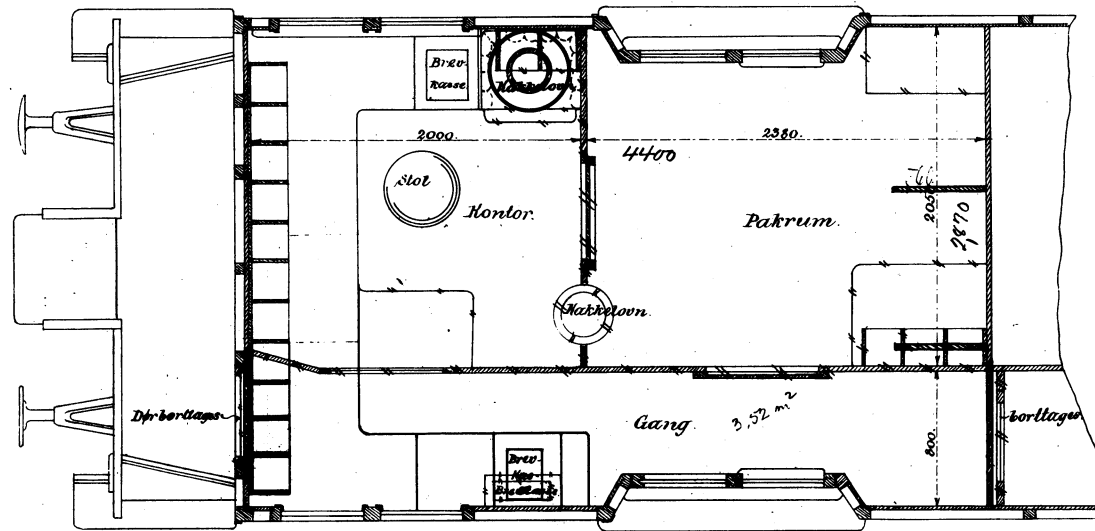
ANSJ D 131 - 32





392

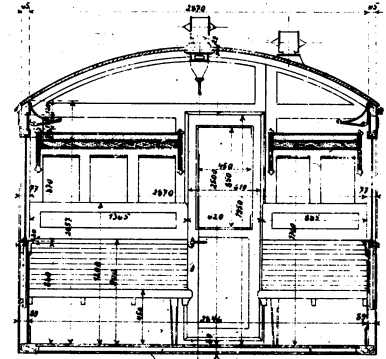
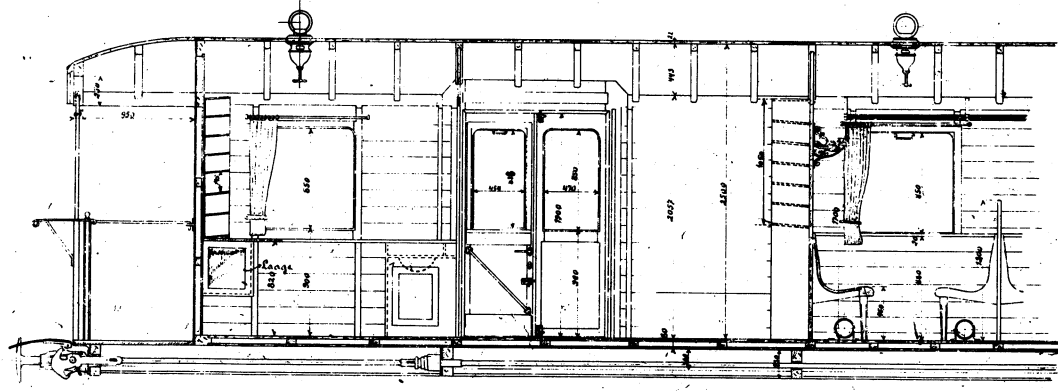
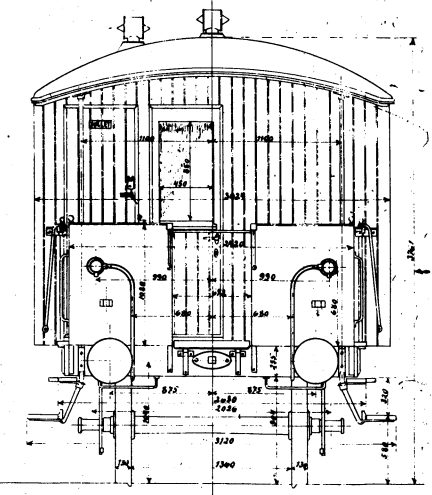
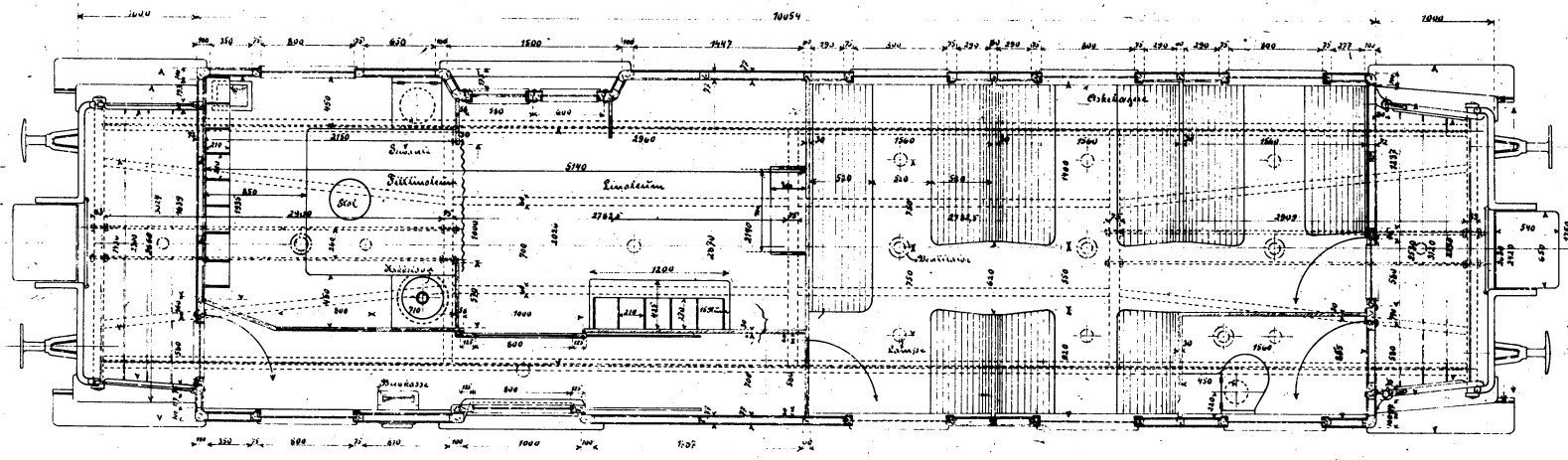
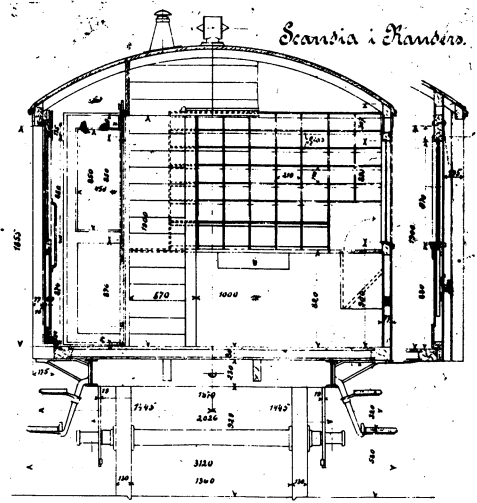
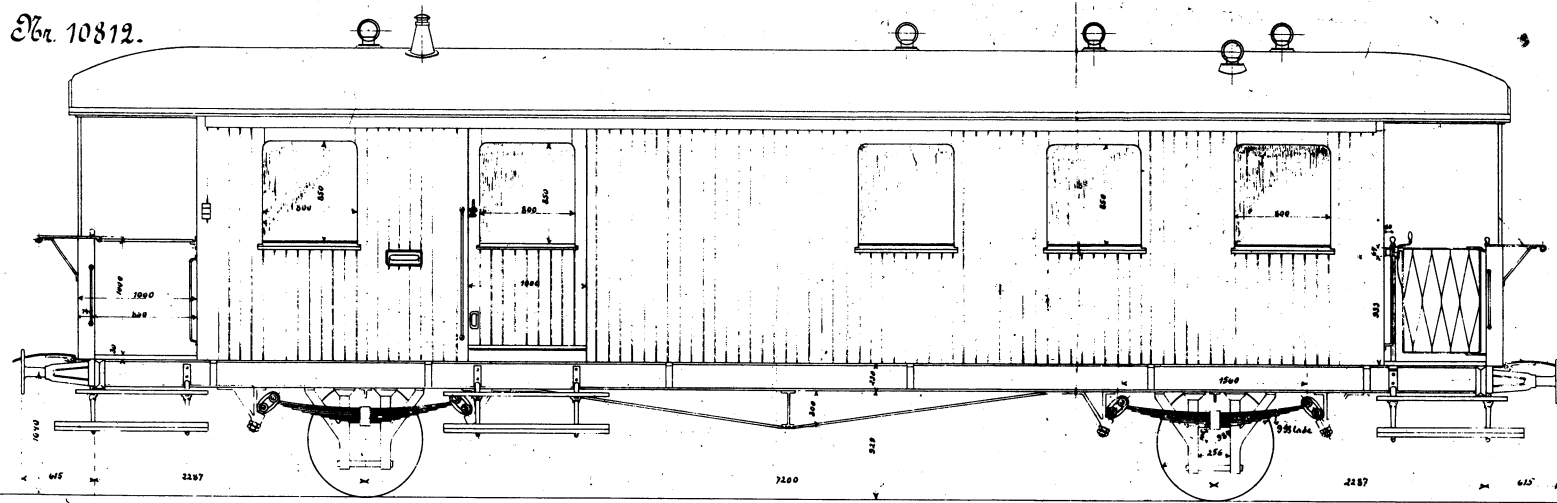
Aalborg-Svalps. Jernbane.  
 Postrum i Vognene  
 D. 131-132.



Maalestoksforhold 1:20.

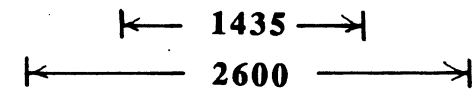
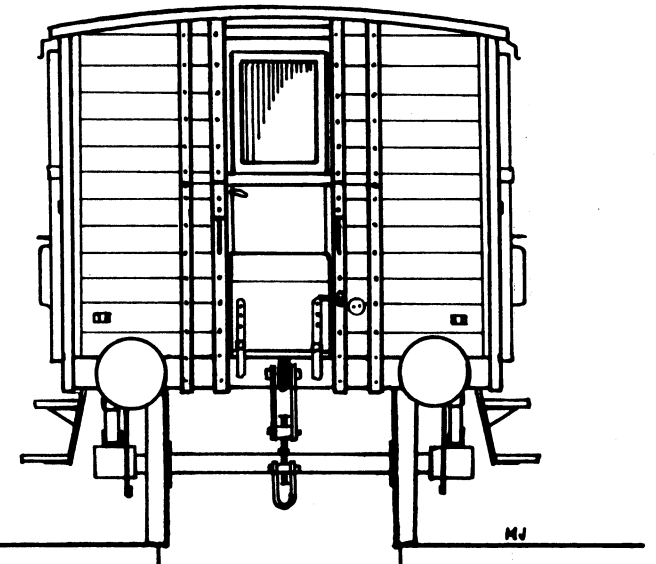
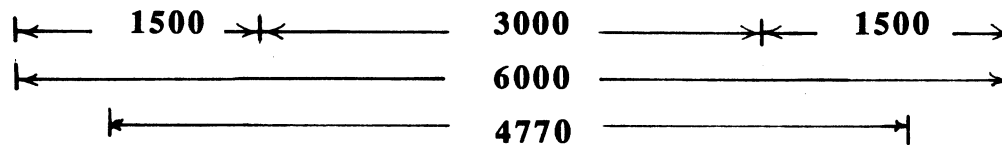
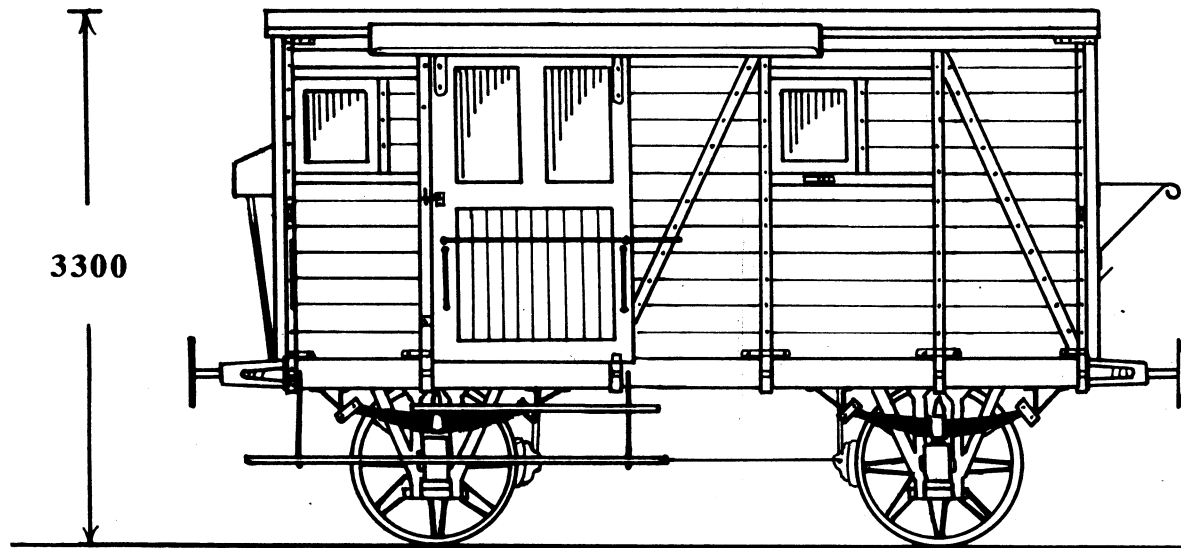
3042  
 99943

Nr. 10812.

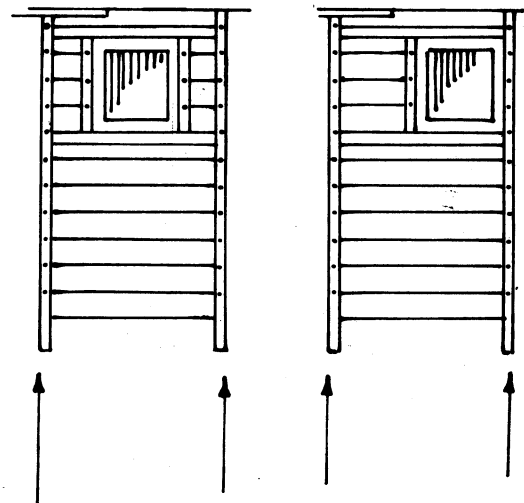


Pool-Besovogn  
til  
Ålborg Privatbaner  
Ordre 1383.





FFJ E 158 + 156



FFJ E 157

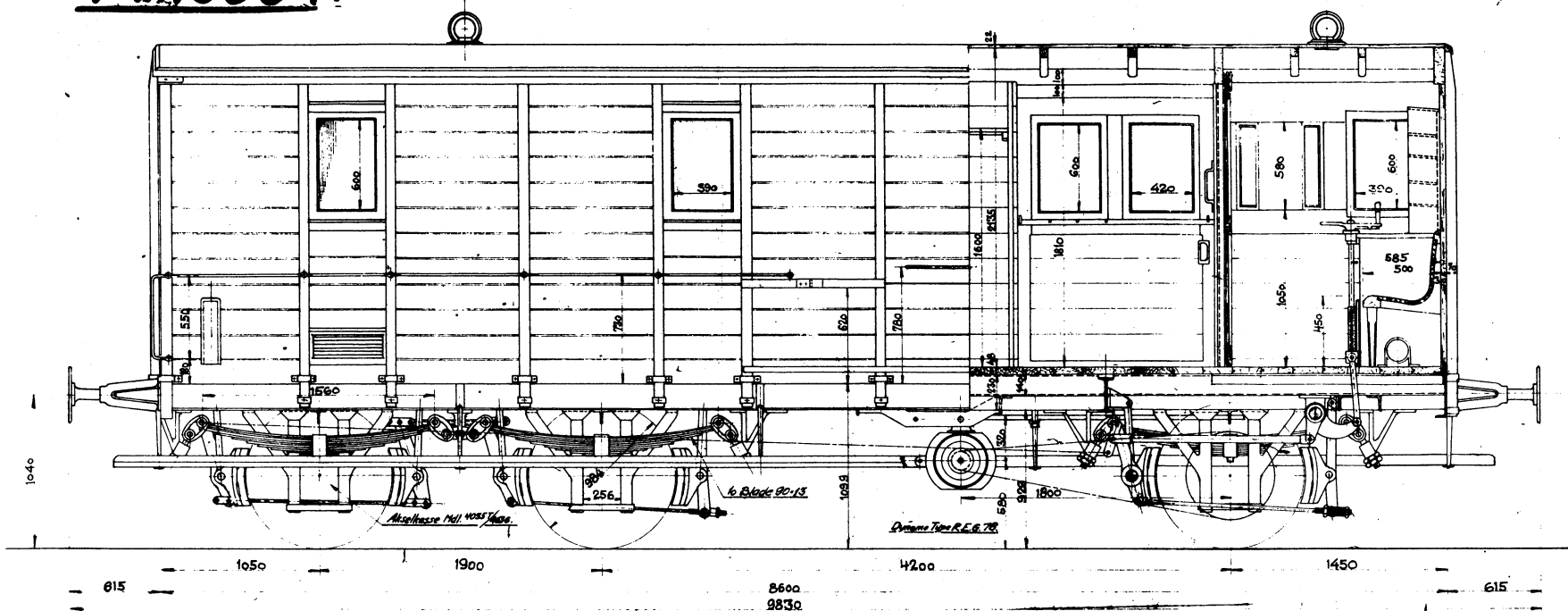
AHJ E 175

Tegning Martin Jakobsen  
og Jesper Reinfeldt

FFJ E 156 - 8  
AHJ E 175

Nr. 16004.

Scandia i Randers.



For Undervogn og Bremse se Tegn. 13082.

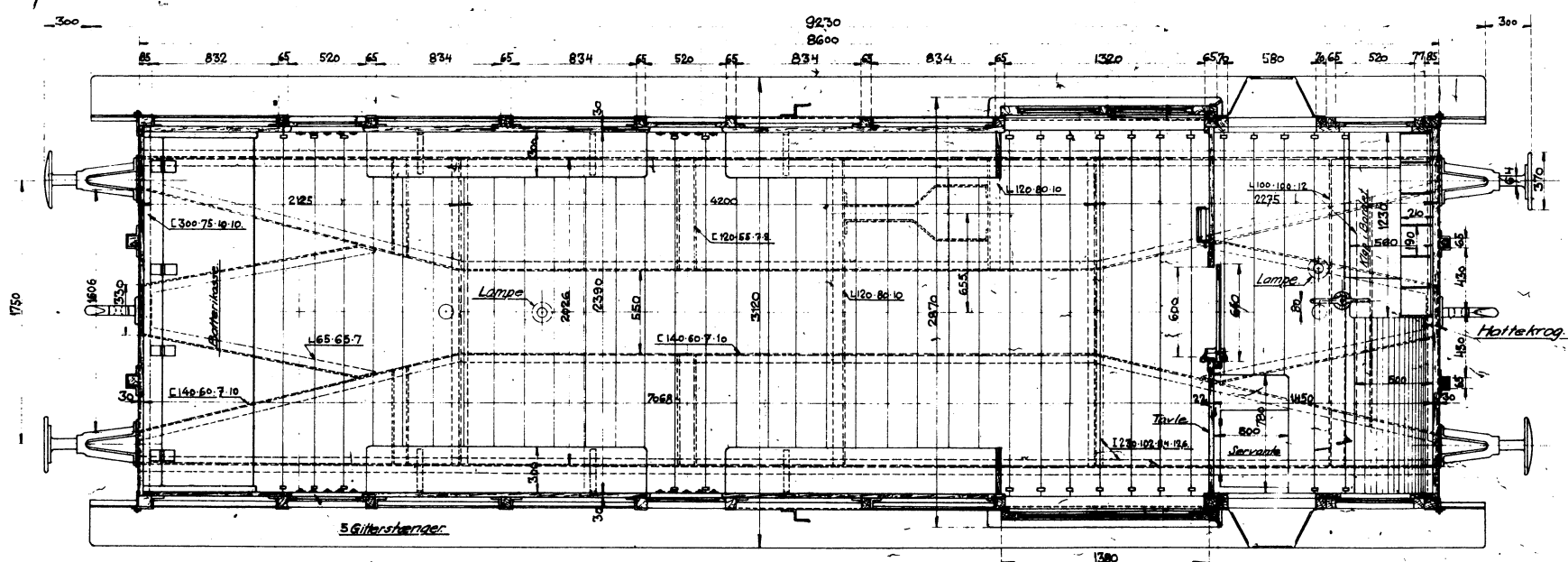
Maal 1:20

### 3-akslet Bagagevogn

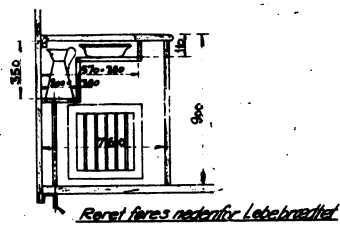
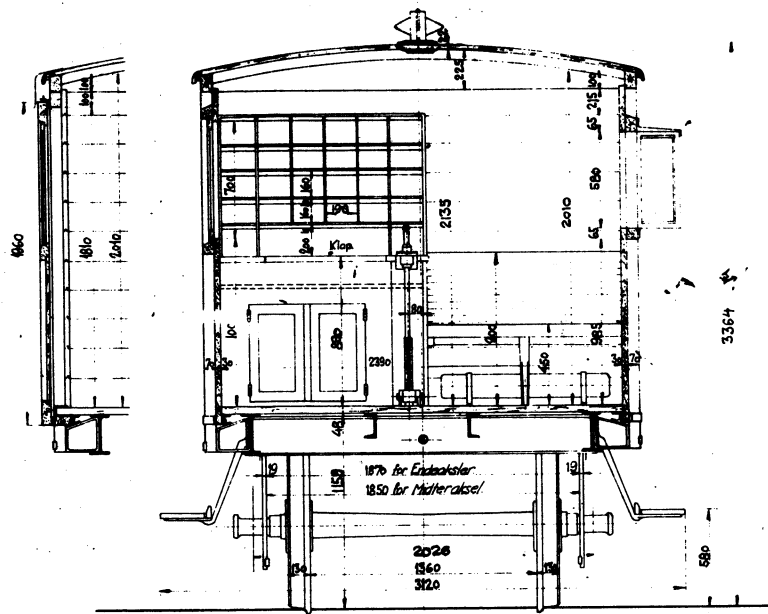
til Aalborg Privatbaner

Ordre 1992.

Leveret Juli 1925

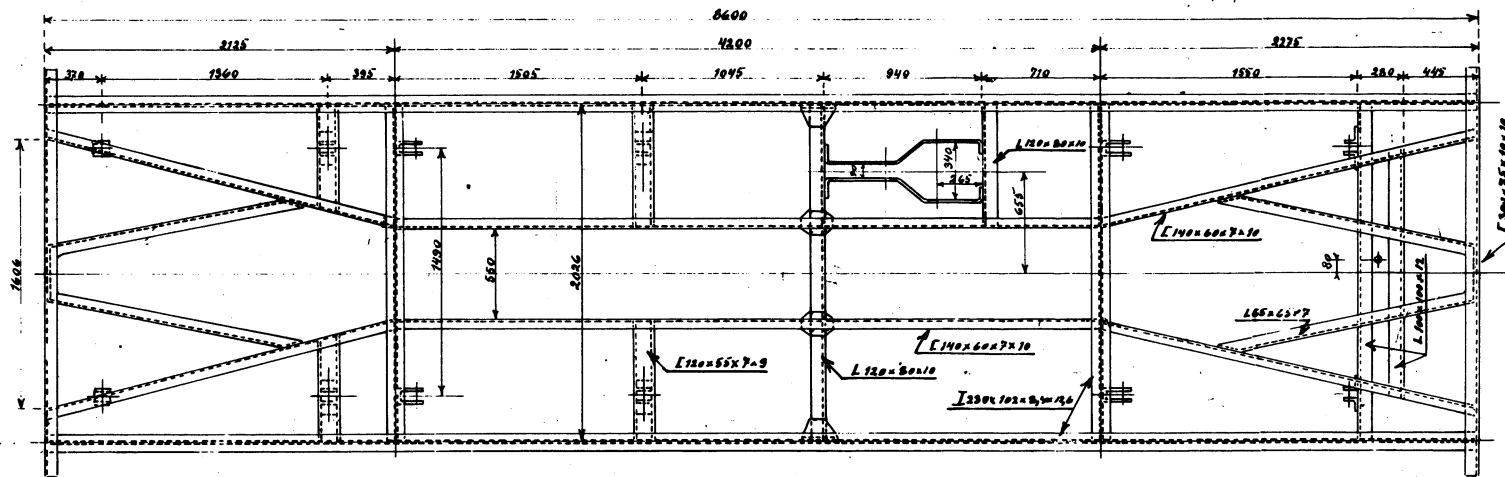
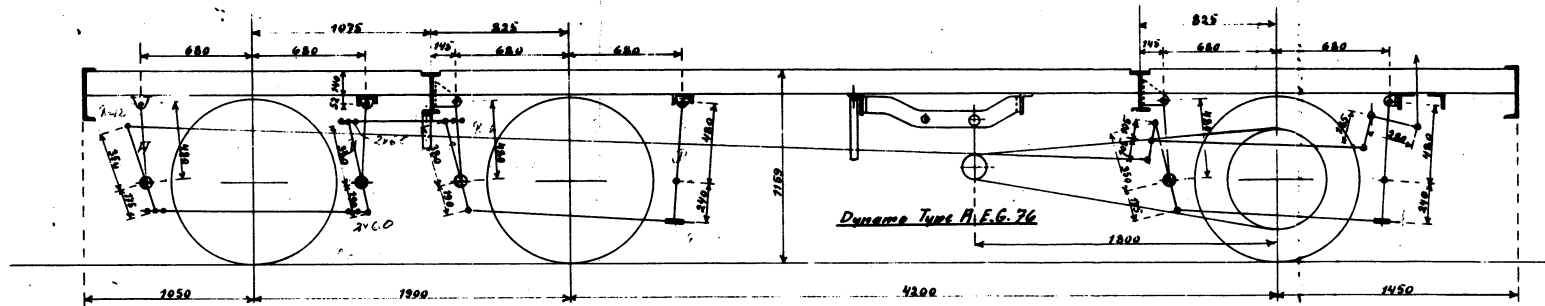


Scandia d. 4-10-29



Nr. 13082.

Scandia i Randers.



Undervogn til 3 akslede Bagagevogn

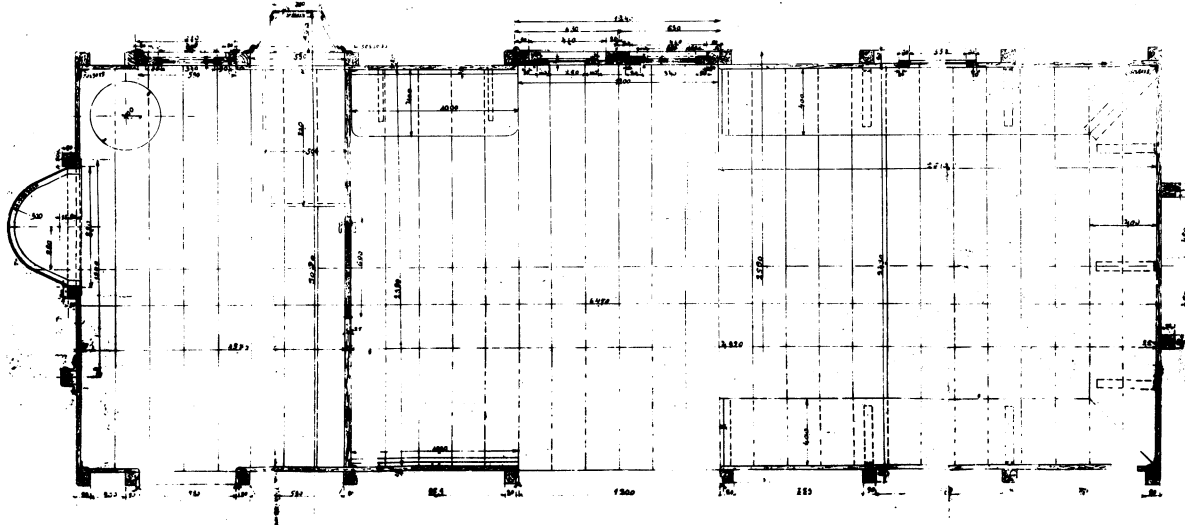
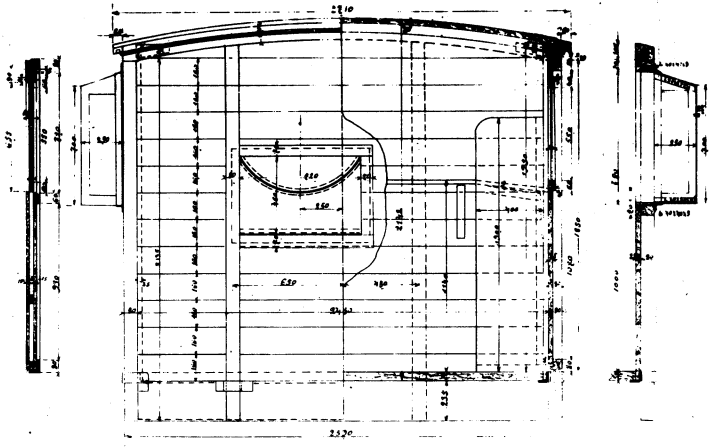
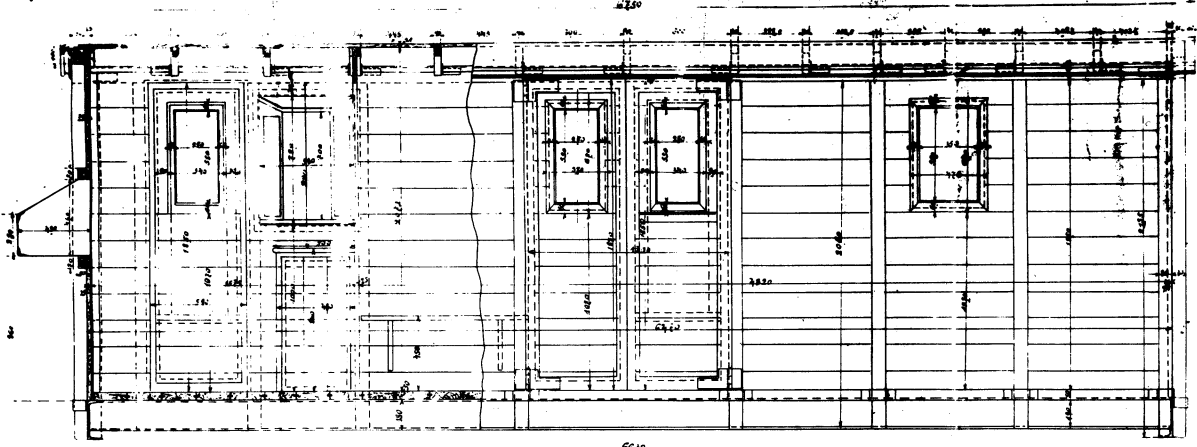
til Aalborg Privatbaner

Ordre 1992.

QQQ50

Scandia, 21. 11. 24.  
K. Nielsen

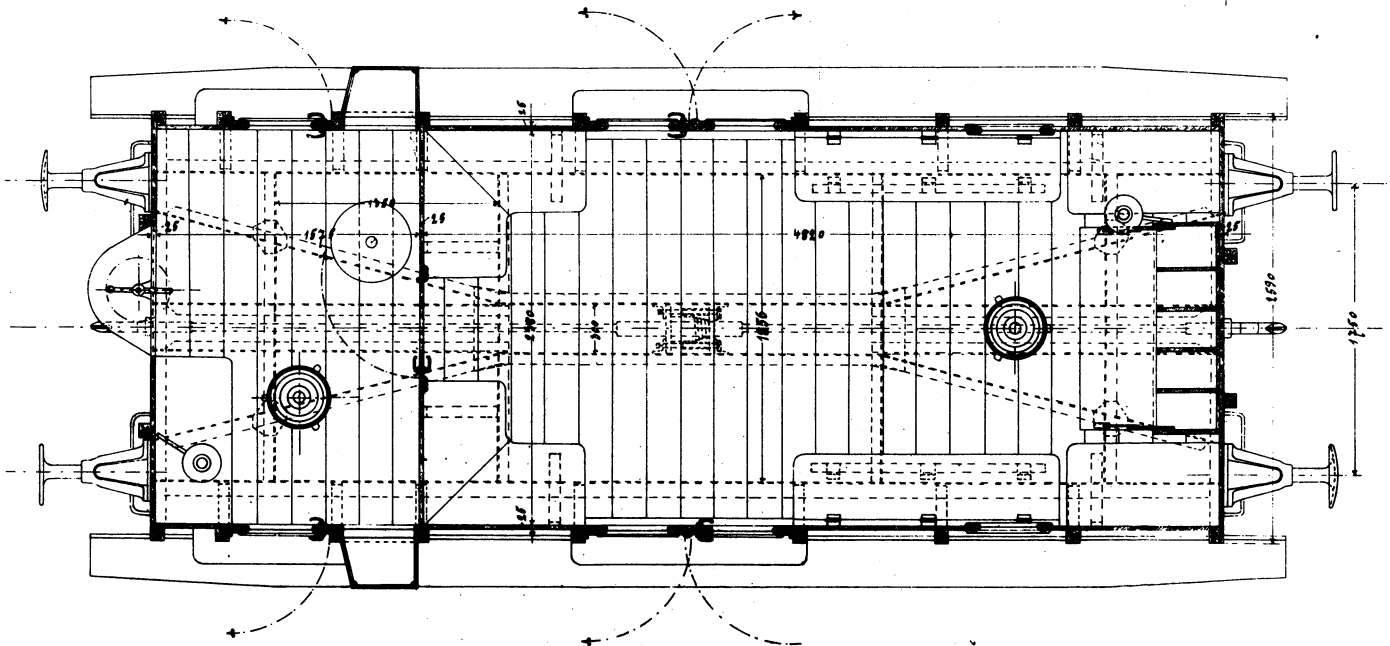
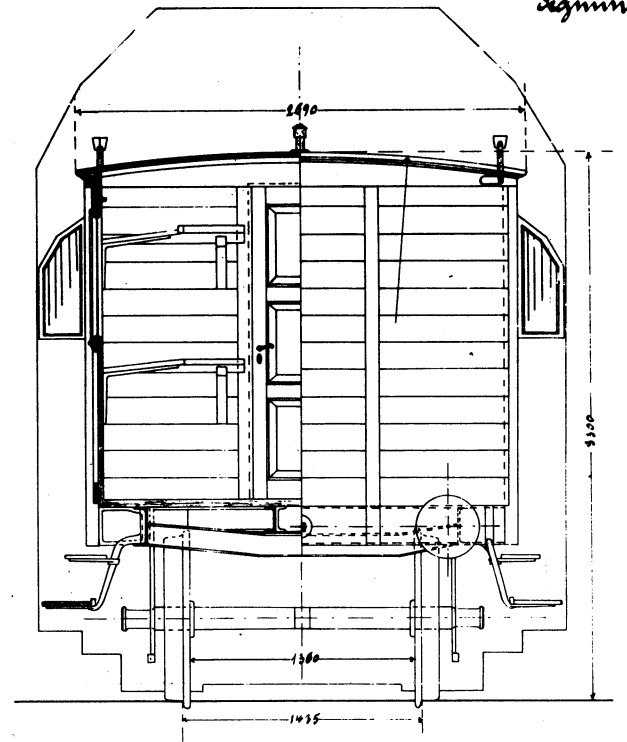
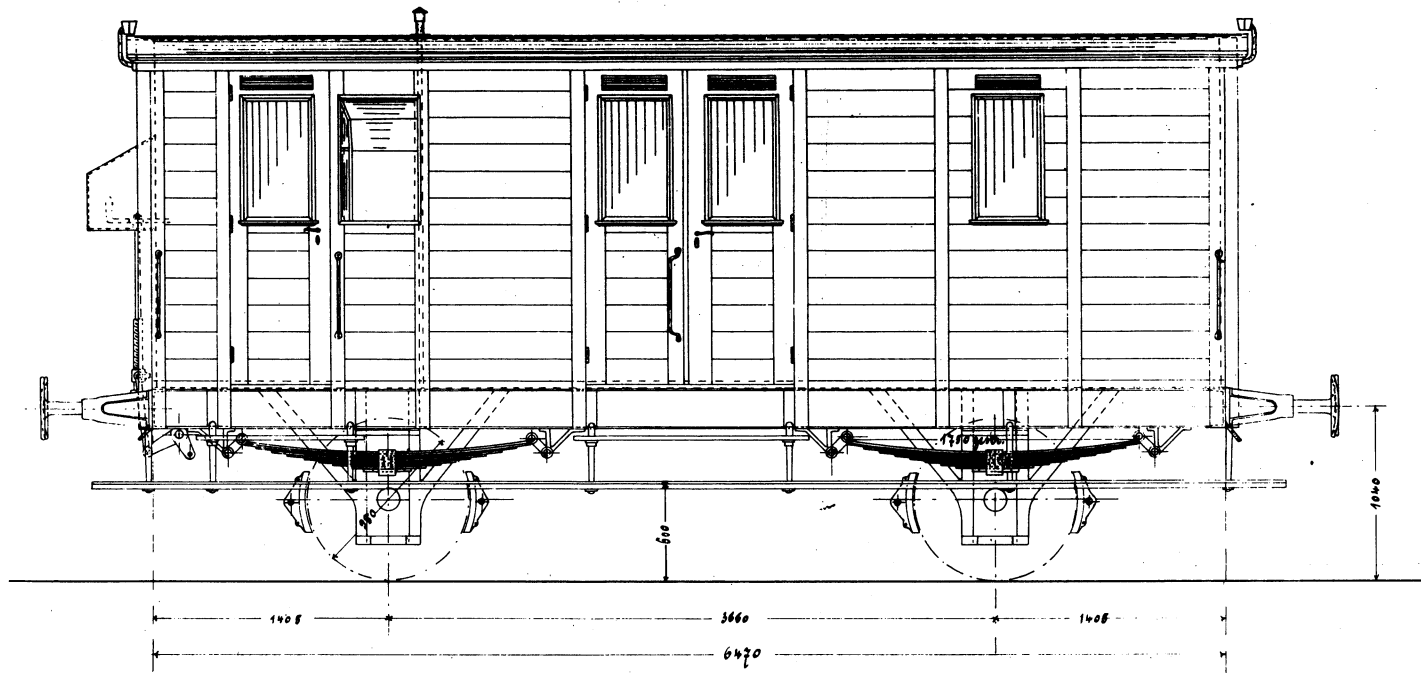
Plan 1-2



Wagenkasten für Bagagewagen

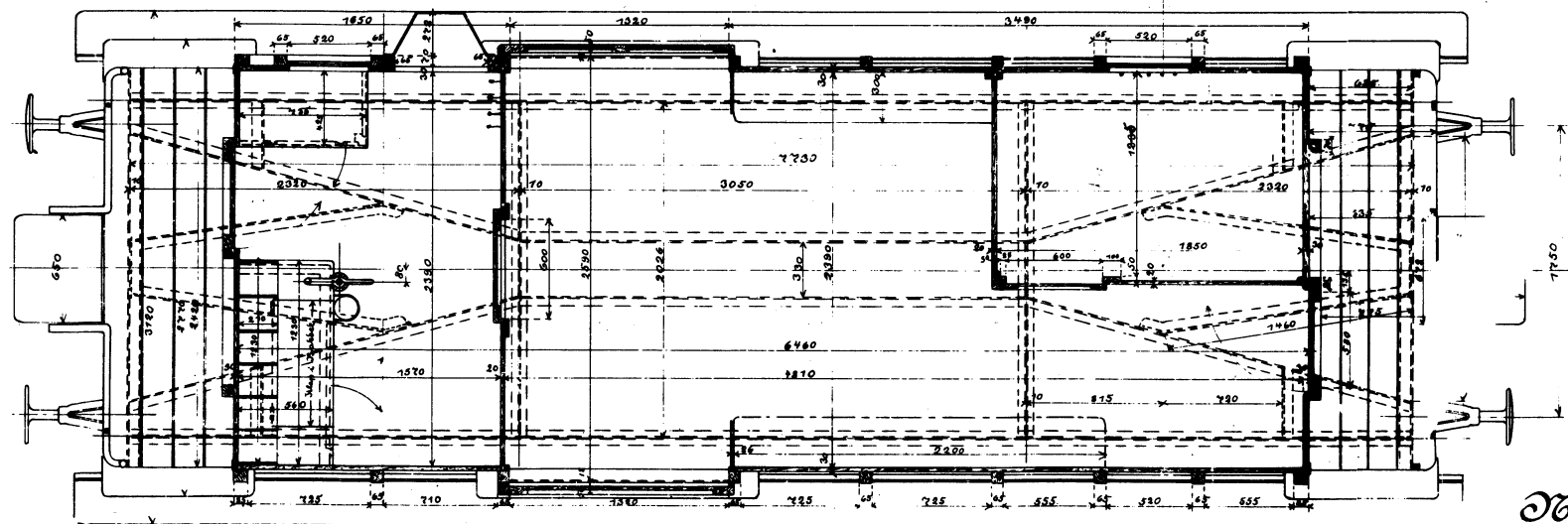
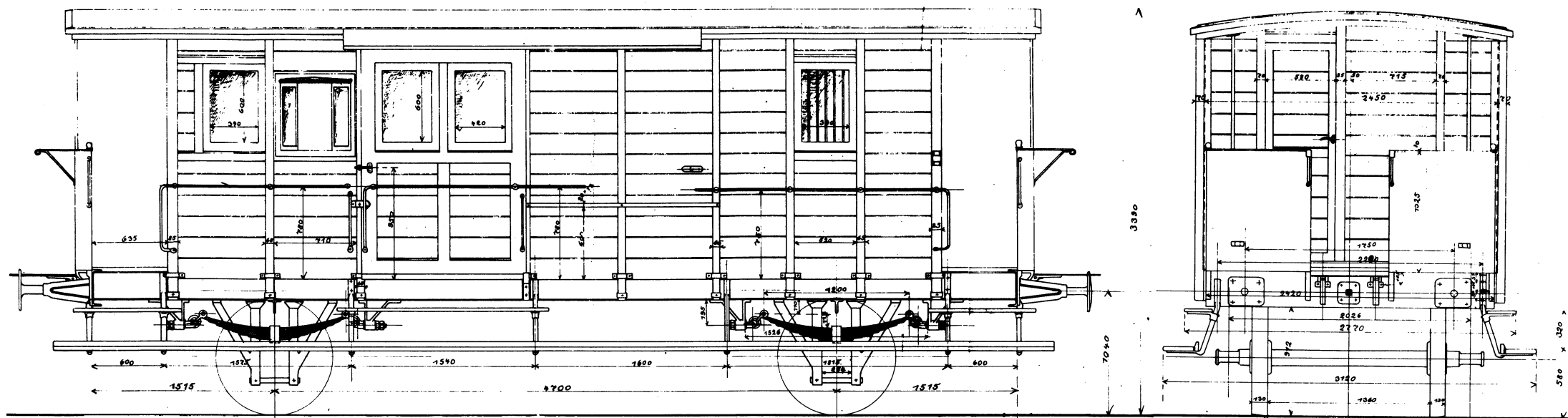
Gezeichnet v. L. K.

QQQ 28



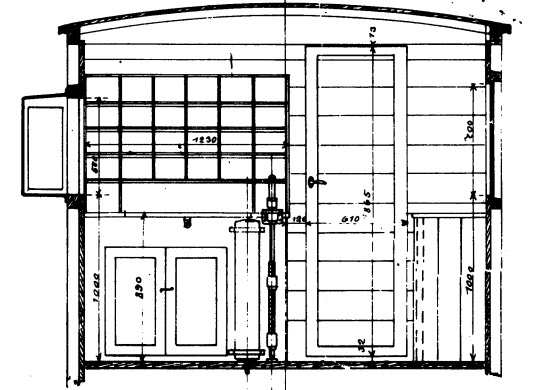
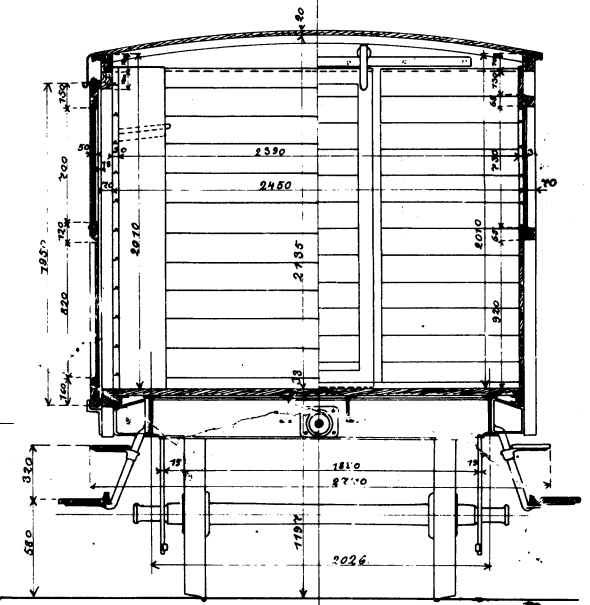
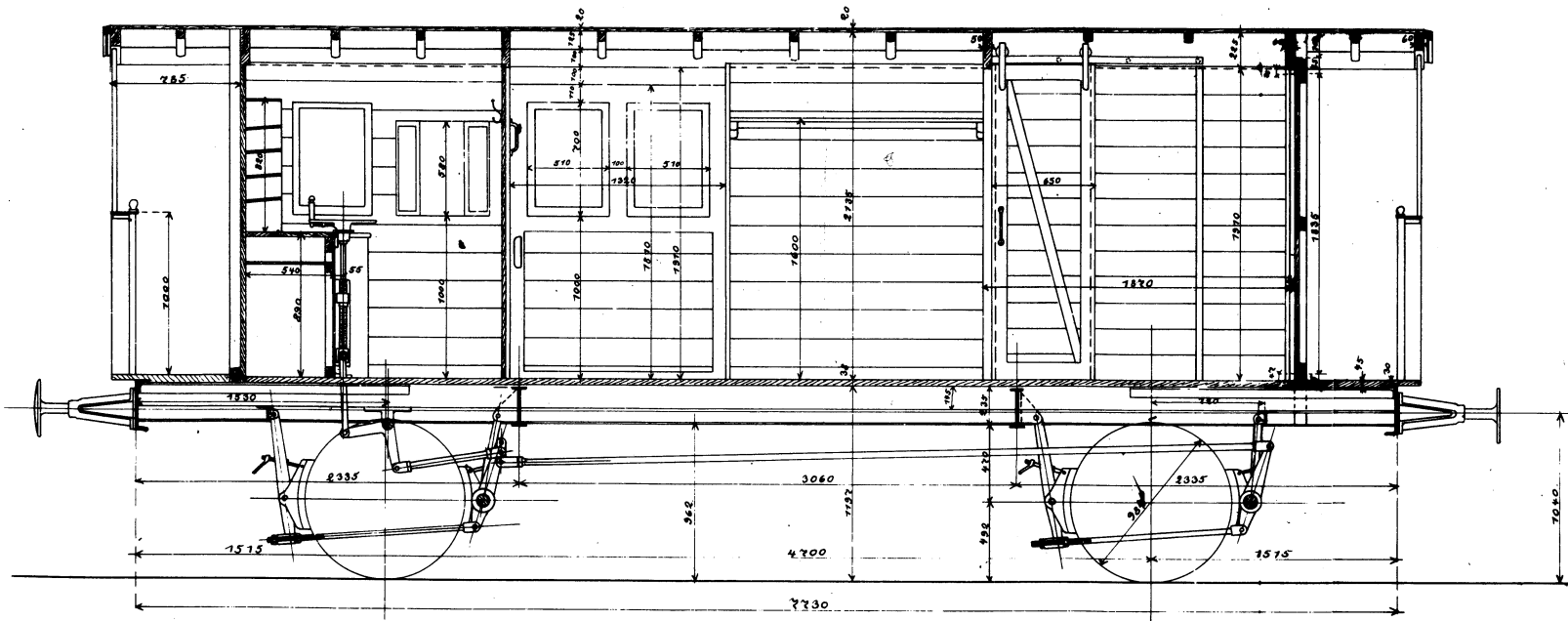
Оборудованъ Электрическѣмъ  
Тракторомъ Барселонъ 2500 Кг.

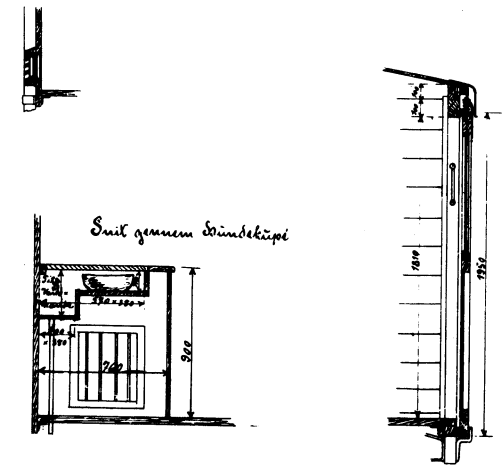
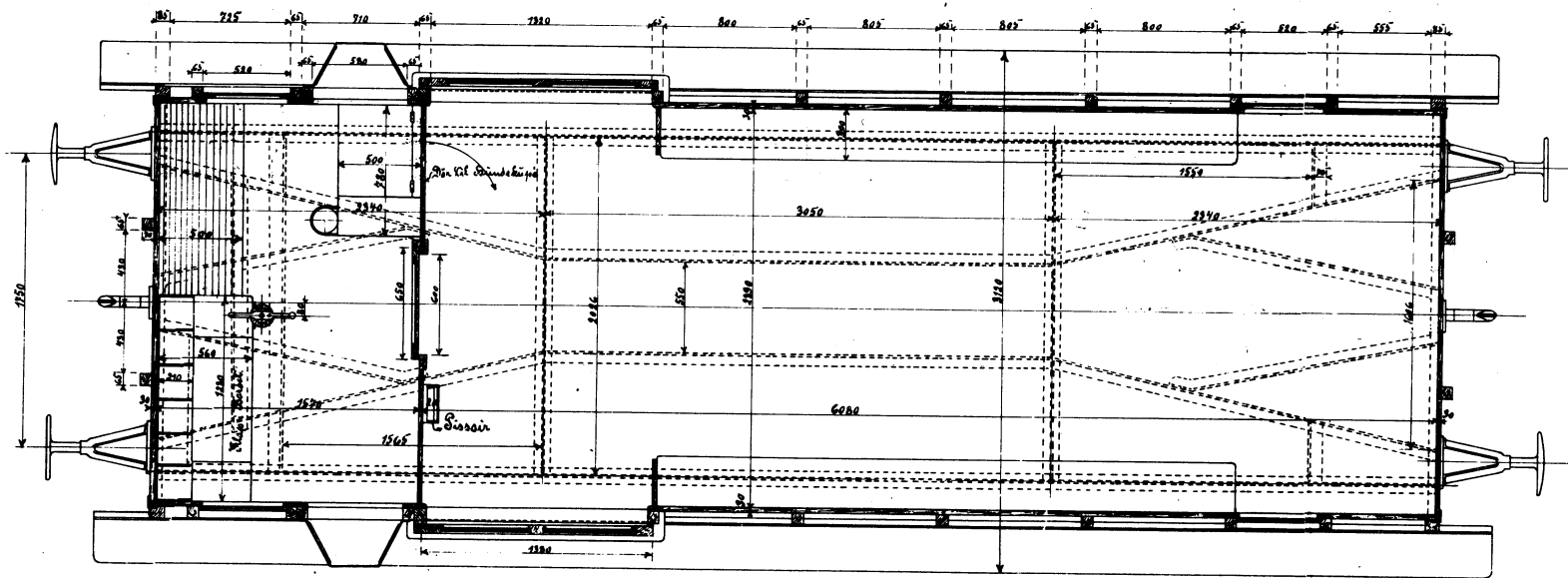
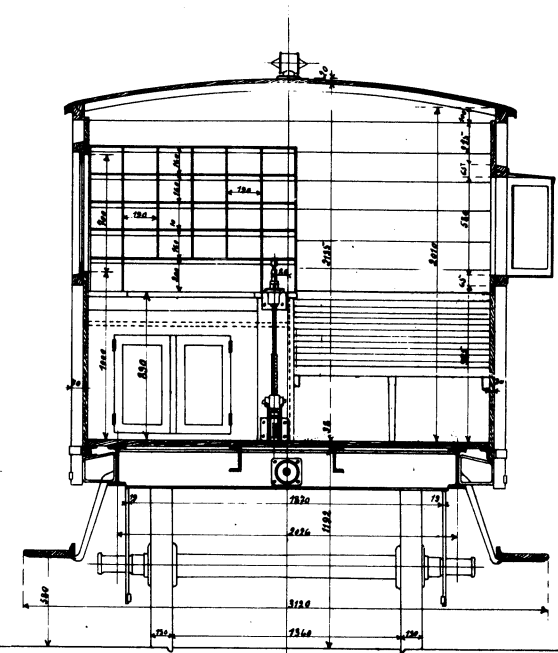
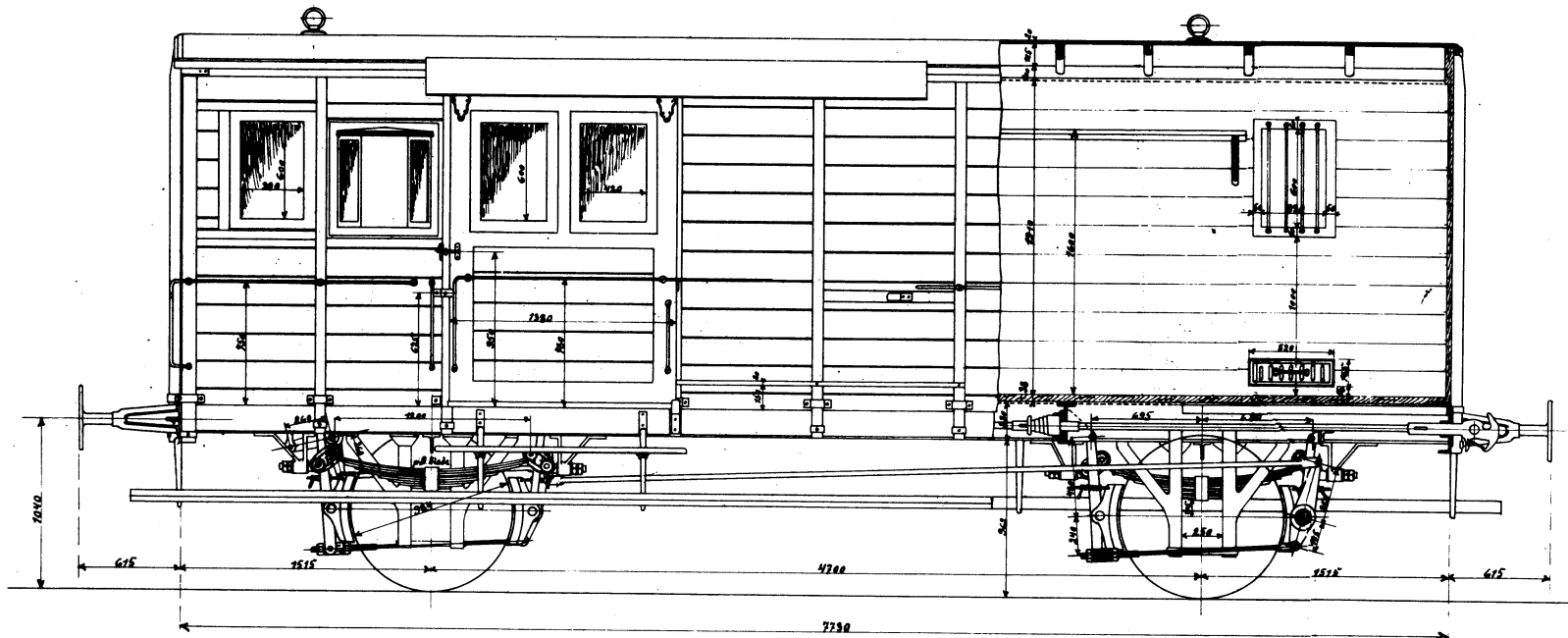
№. 0490



Bagagevogn  
til  
Nørresundby - Søby - Banen

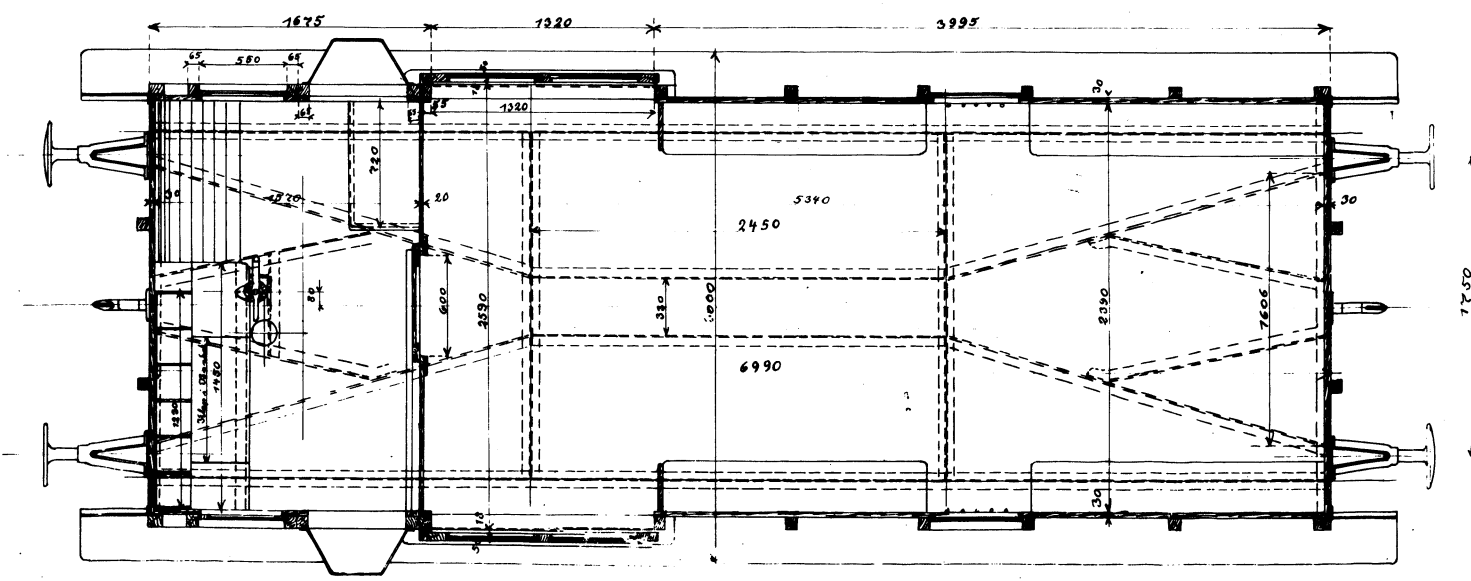
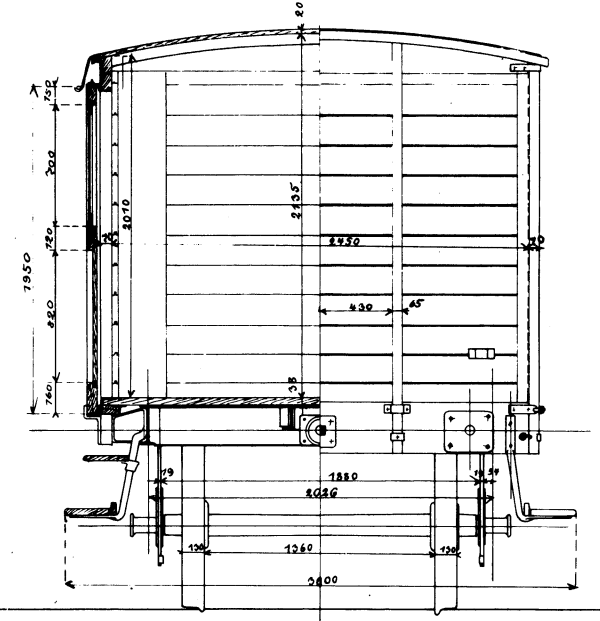
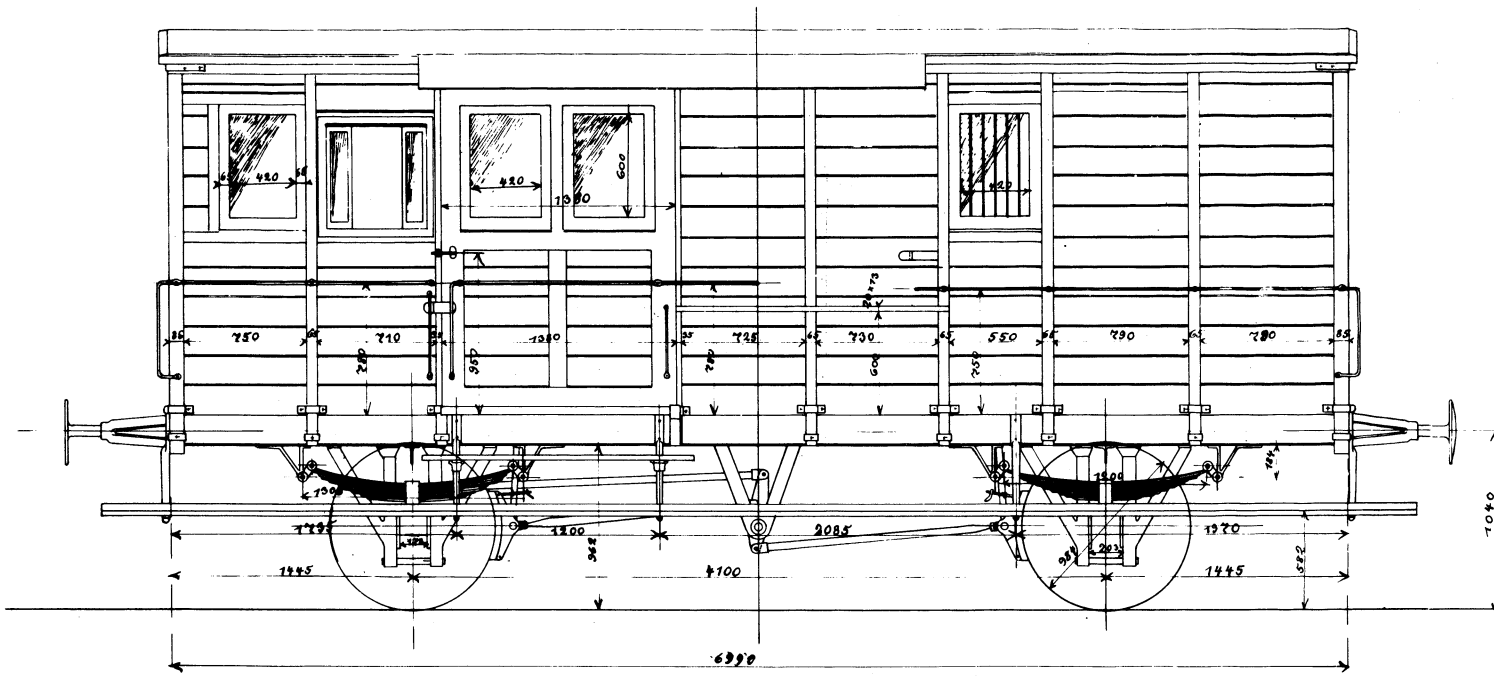


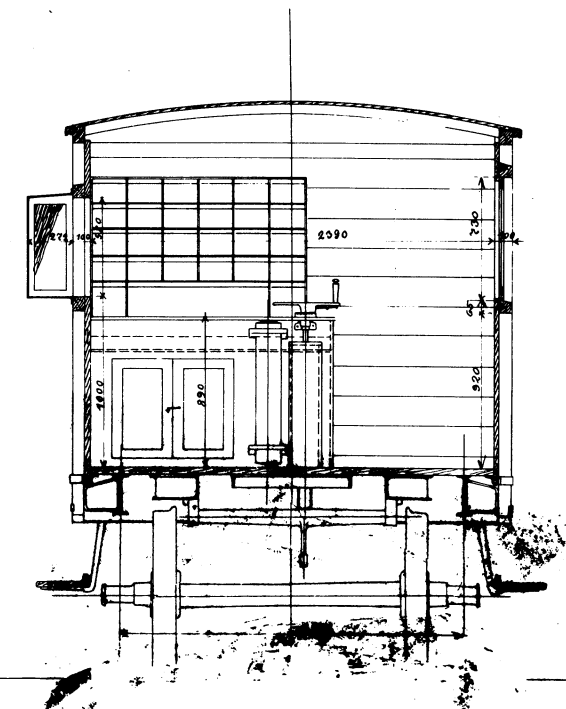
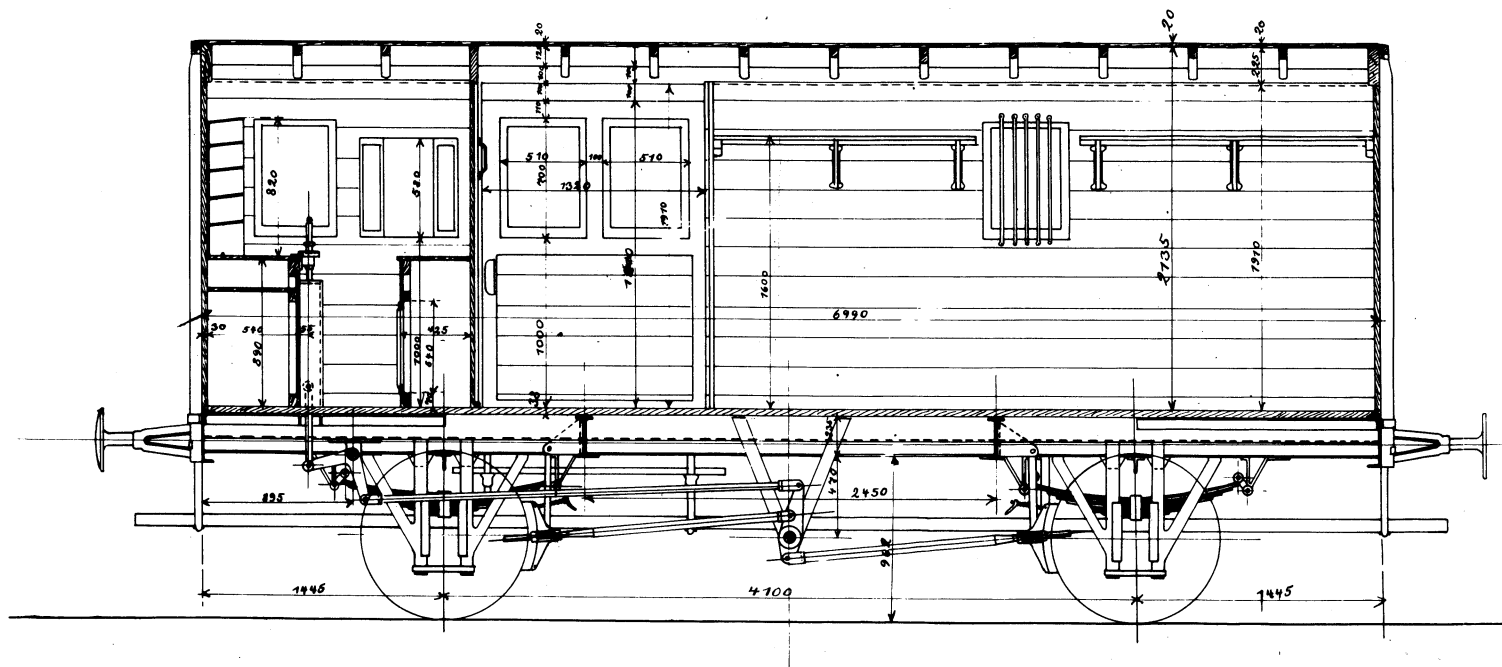




No 6883

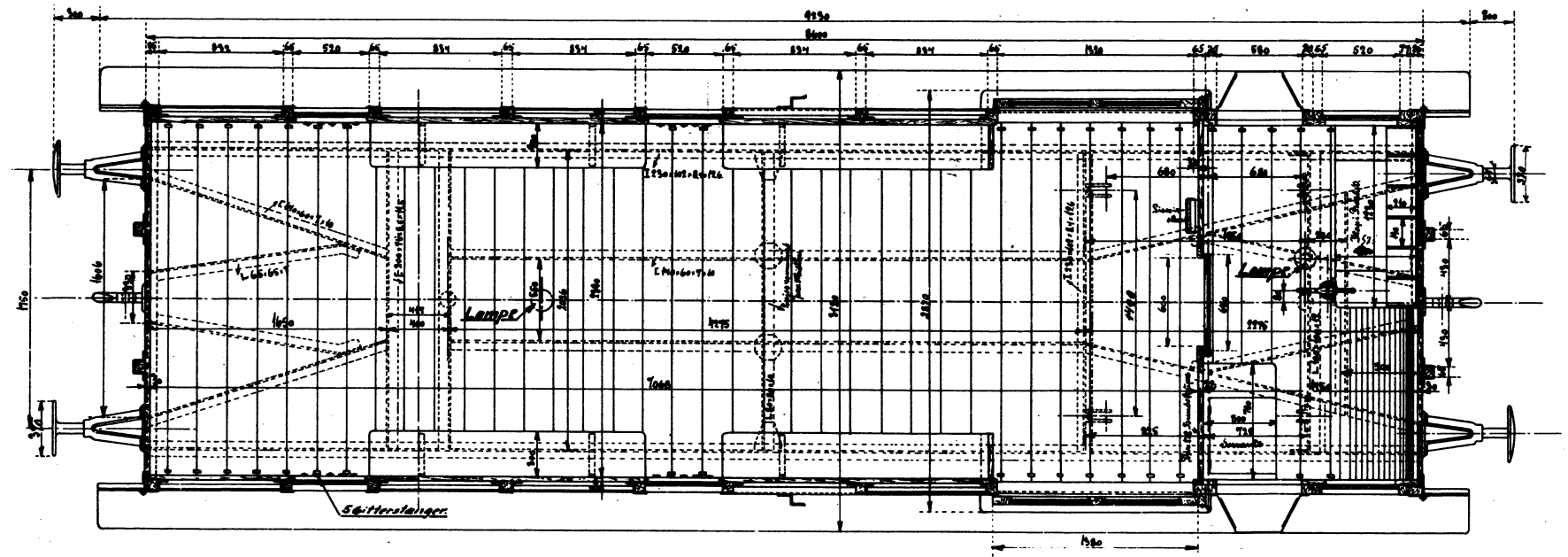
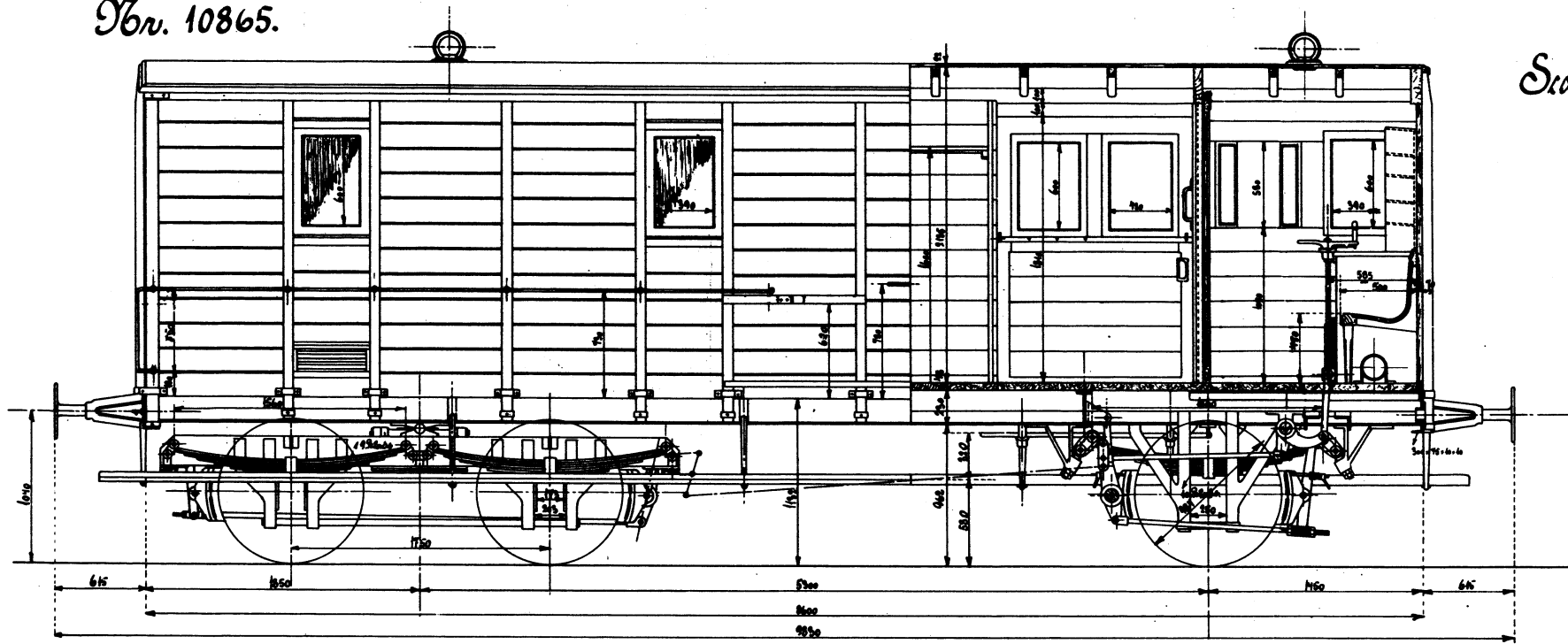
Scandia i Randers.





Nr. 10865.

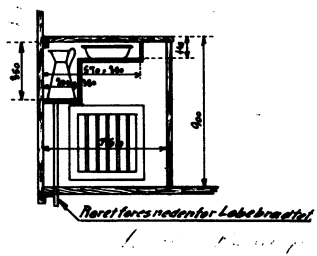
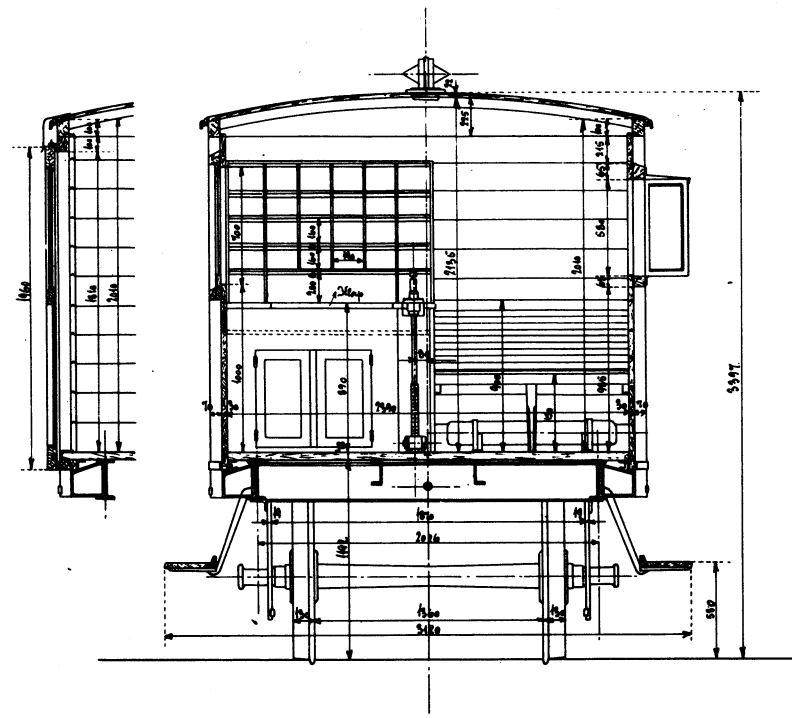
Scandia i Randers.

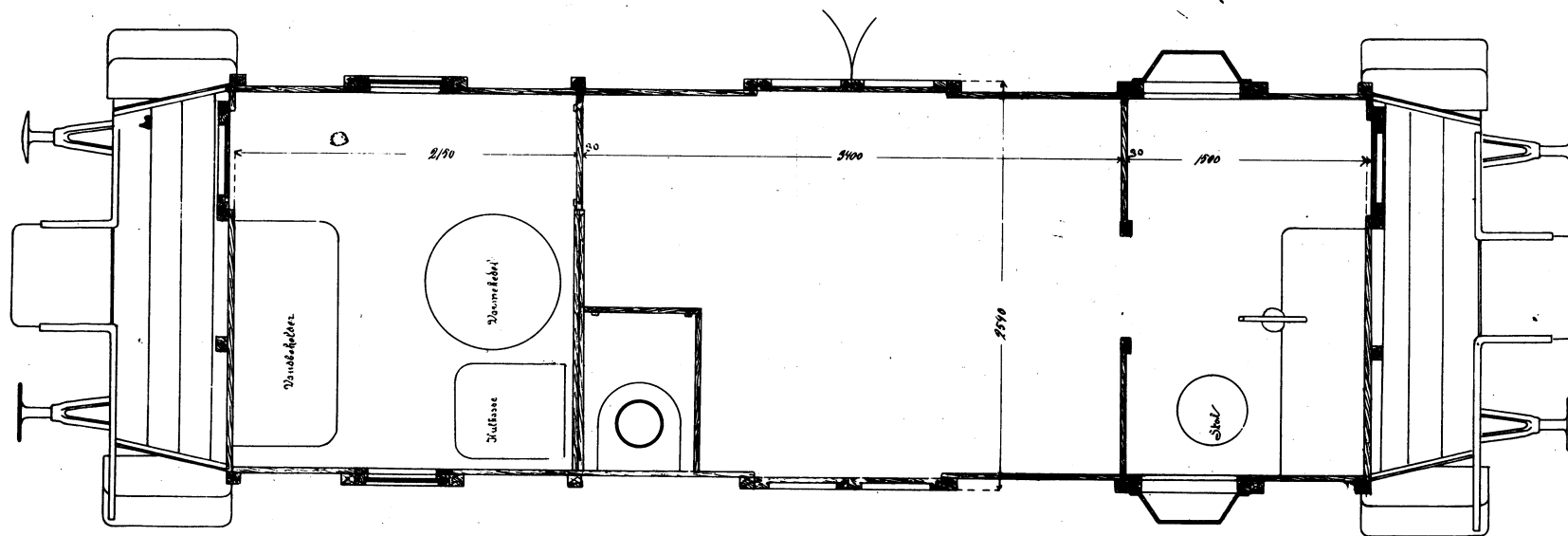
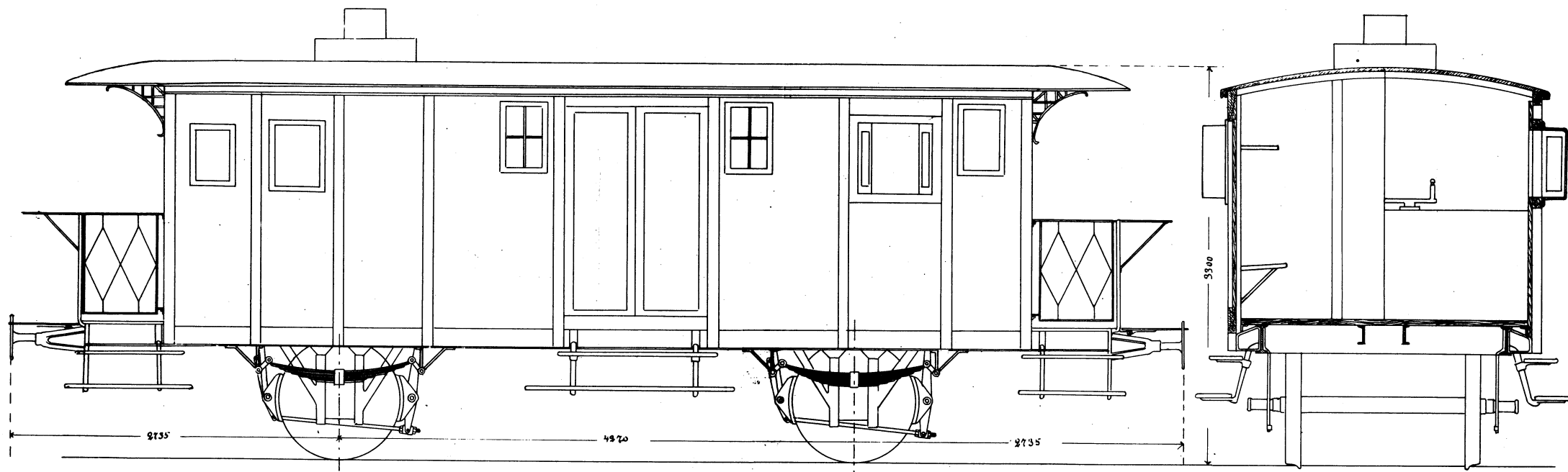


Bagagevogn til  
Ålborg Privatbaner.  
Ordre 1418.

London 21.12.16  
H.

Nr. 10865.





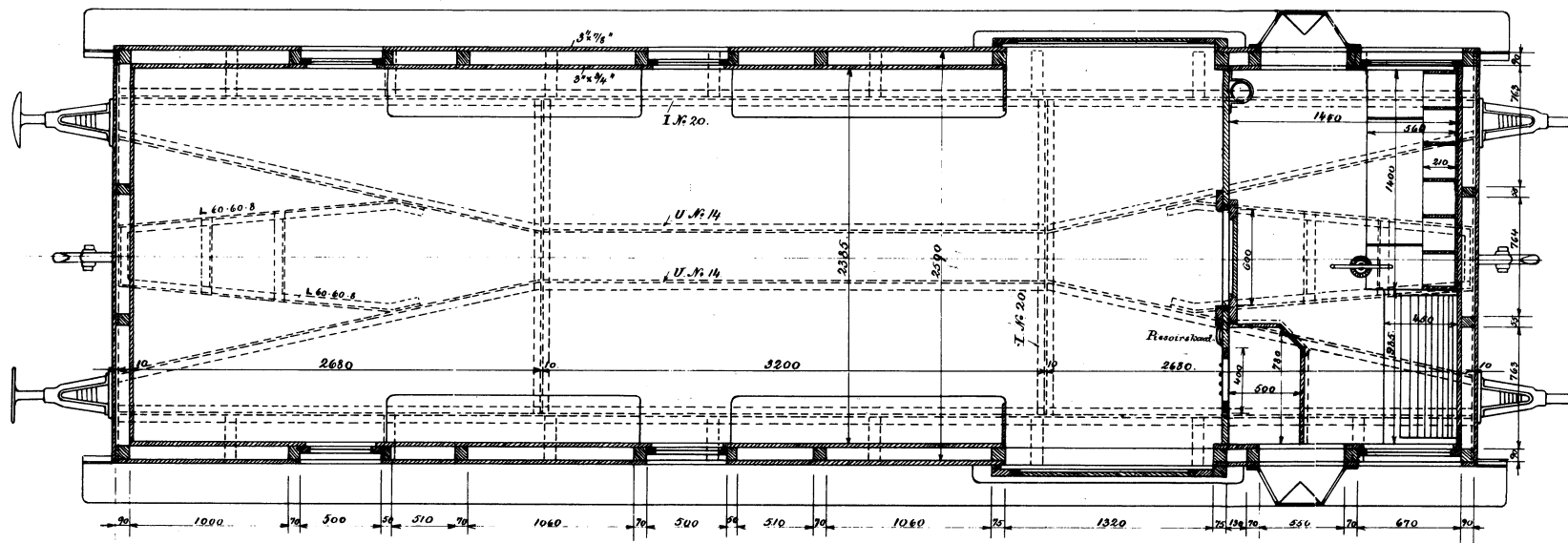
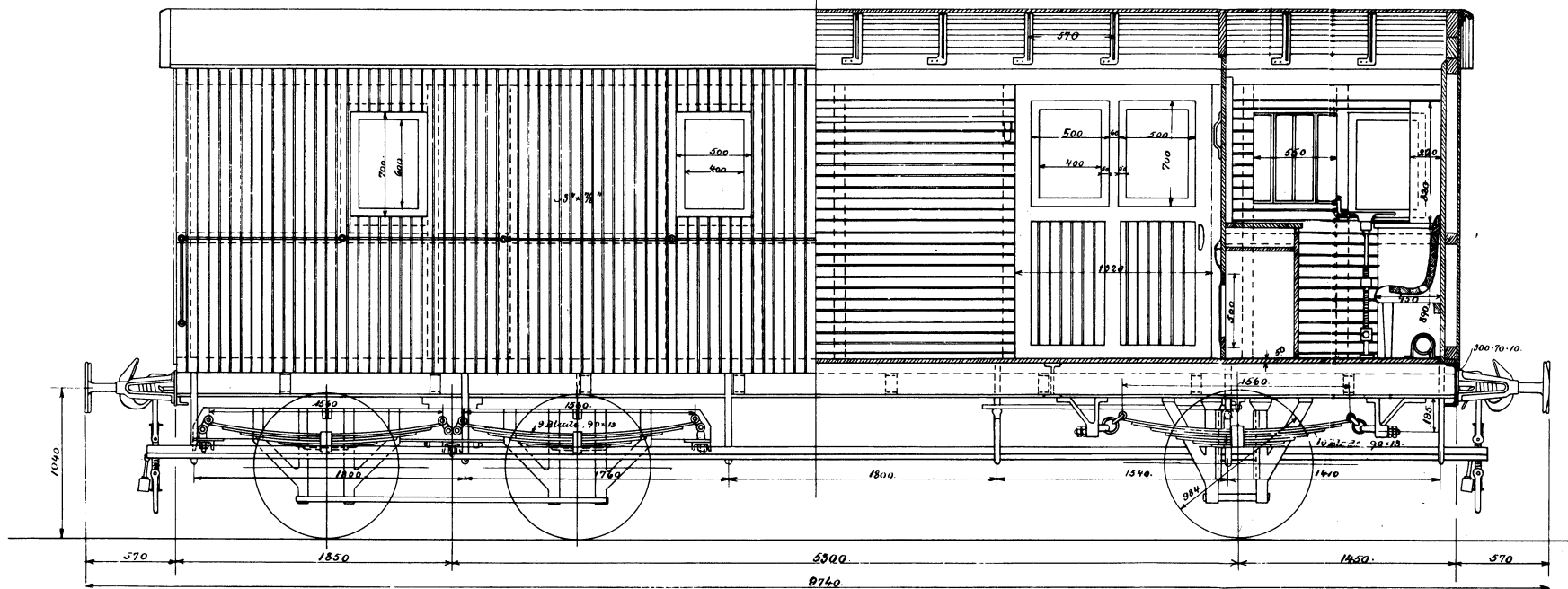
No 10 sand Str.  
 Varmekedel & Sakvoagn  
 Jernbane.

335

Forslagstegning

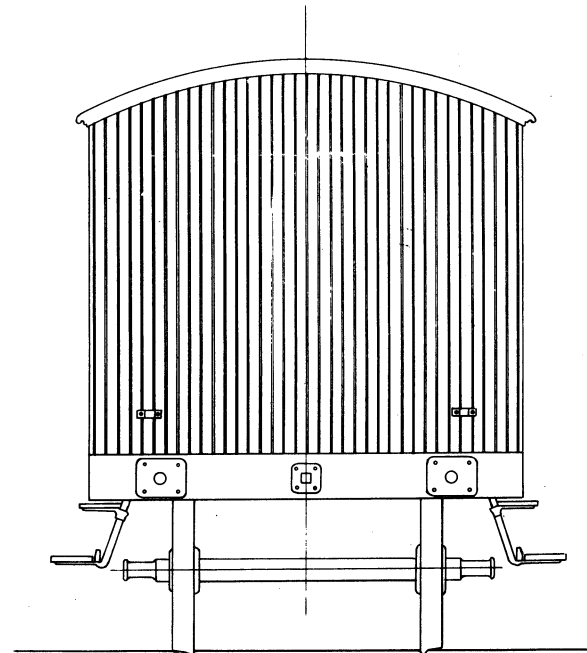
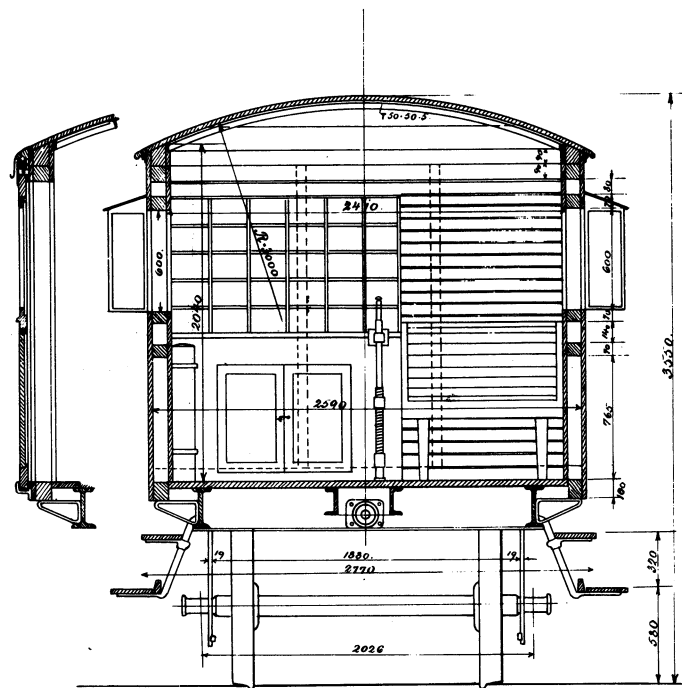
ANSJ E 181 - 83

Fig. 31.

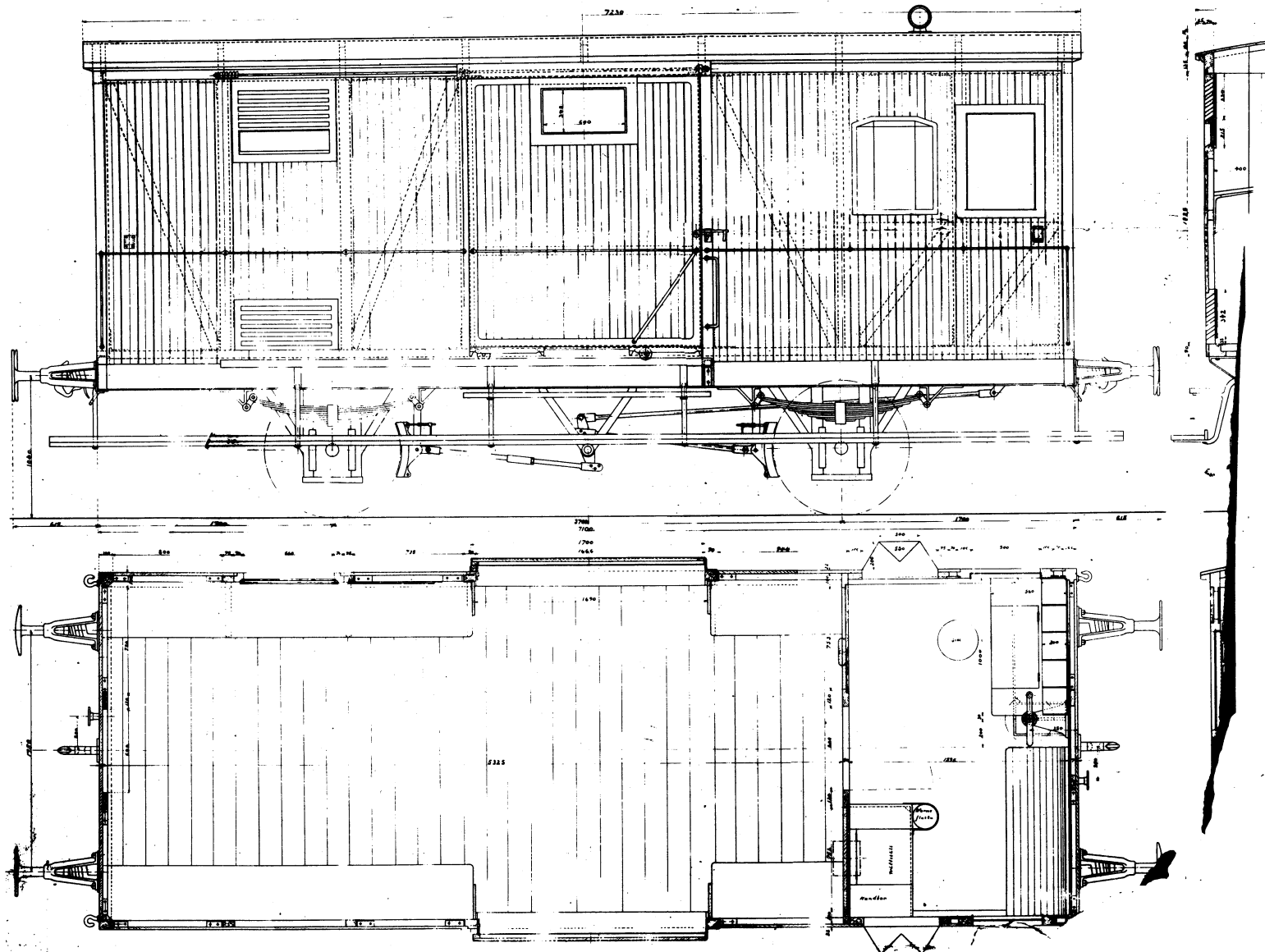


forslagstegning til omb. 1910





Nordjyllands feren. Privatbaner.  
 Maskinafdelingen.  
Bagagevogn.  
 A. S. B. E. 181-83.



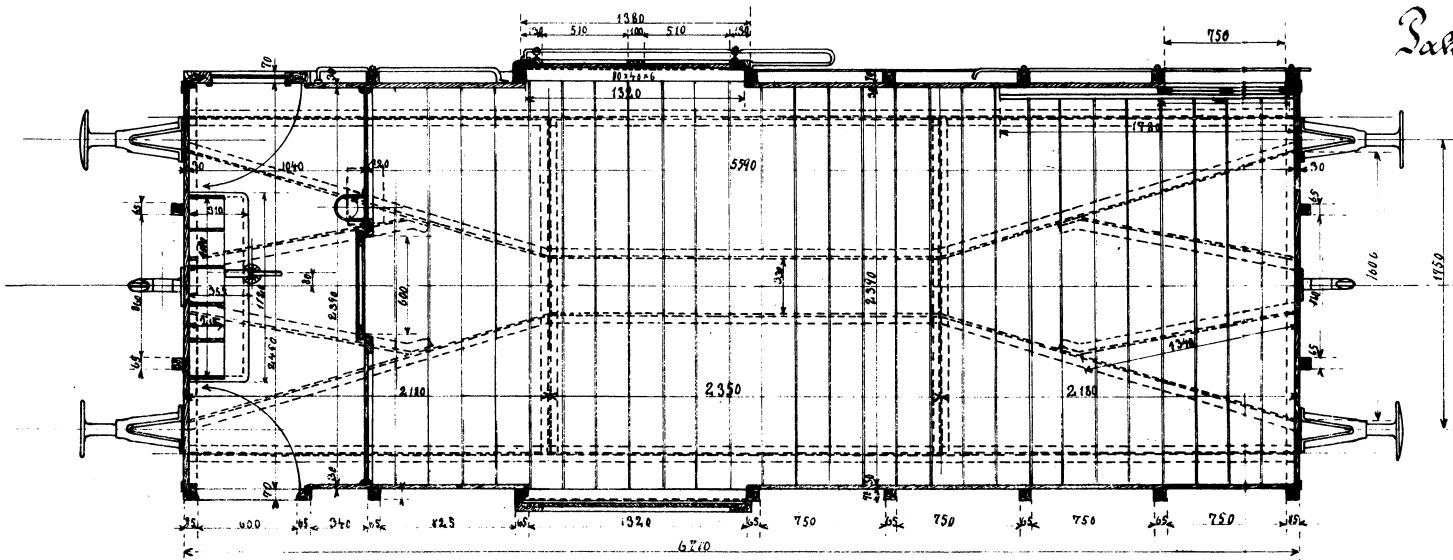
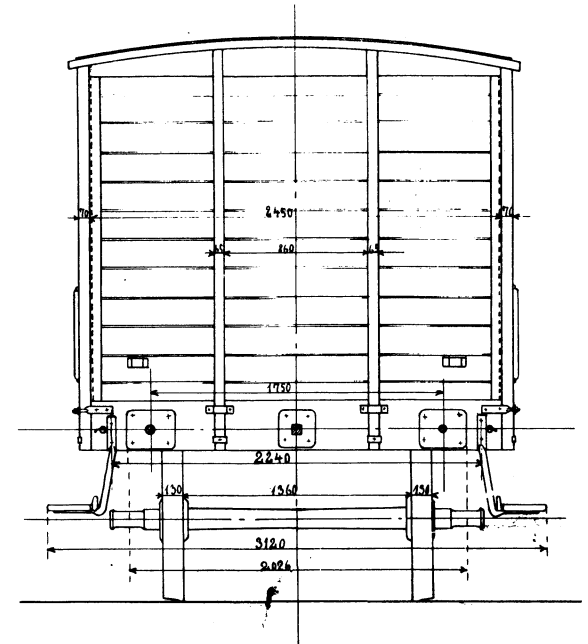
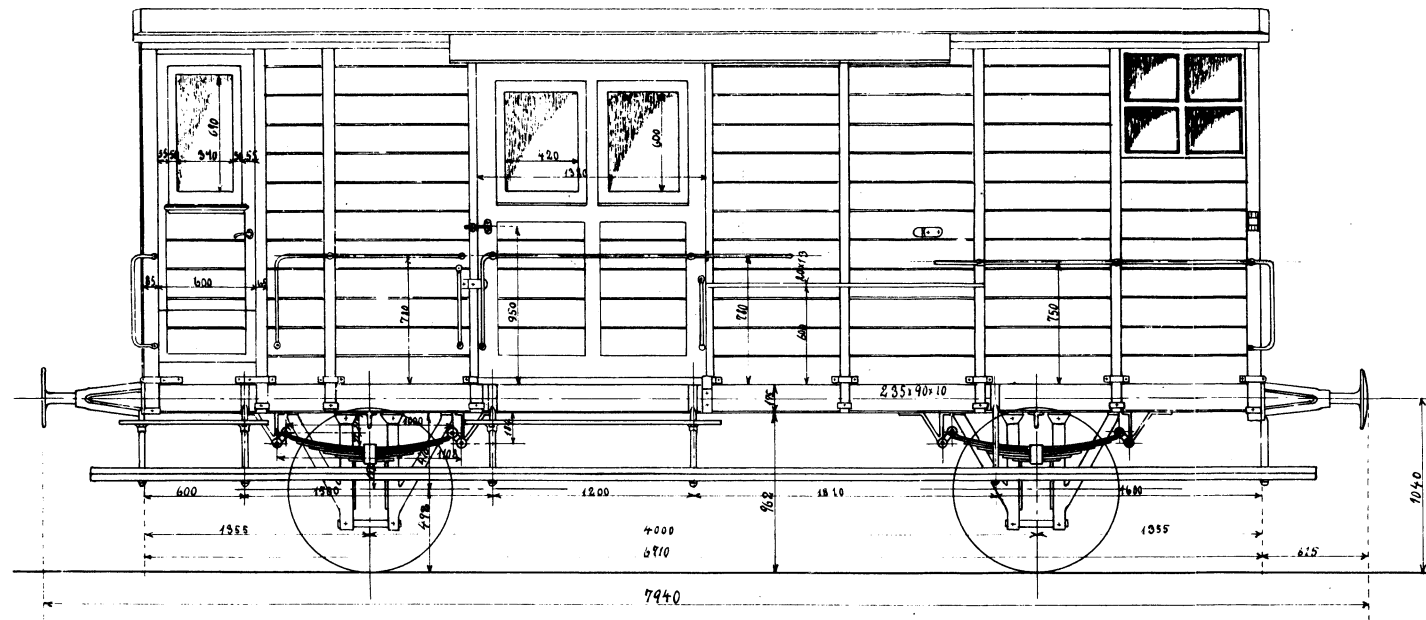
RITN 3472

opr. udseende

AHB E 184

Nr 6485.

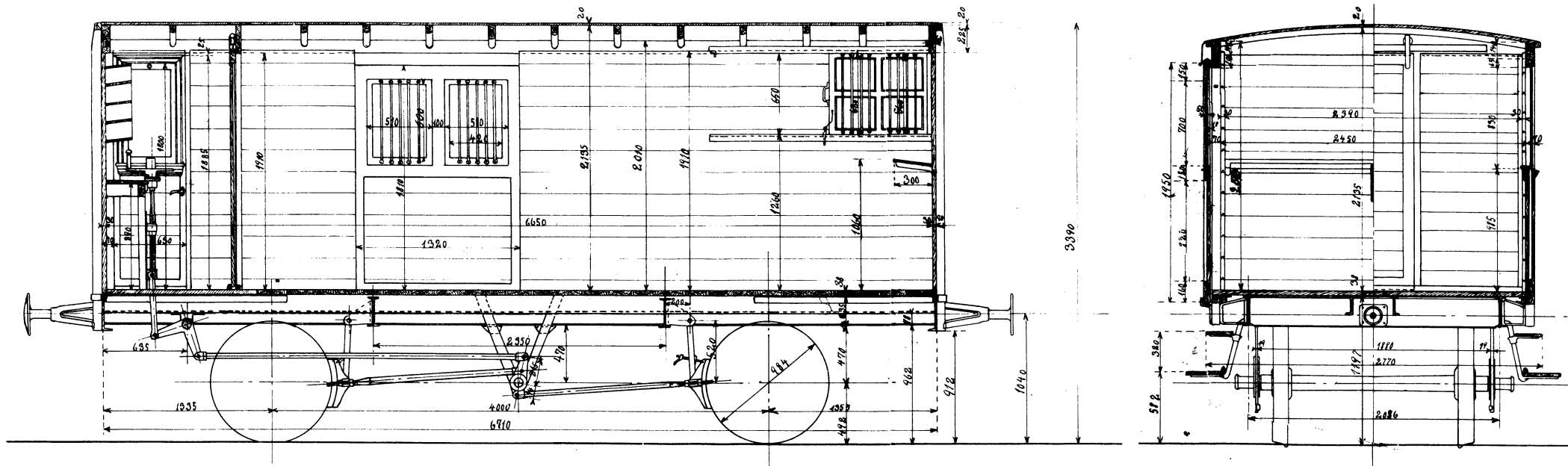
Scandia i Randers.



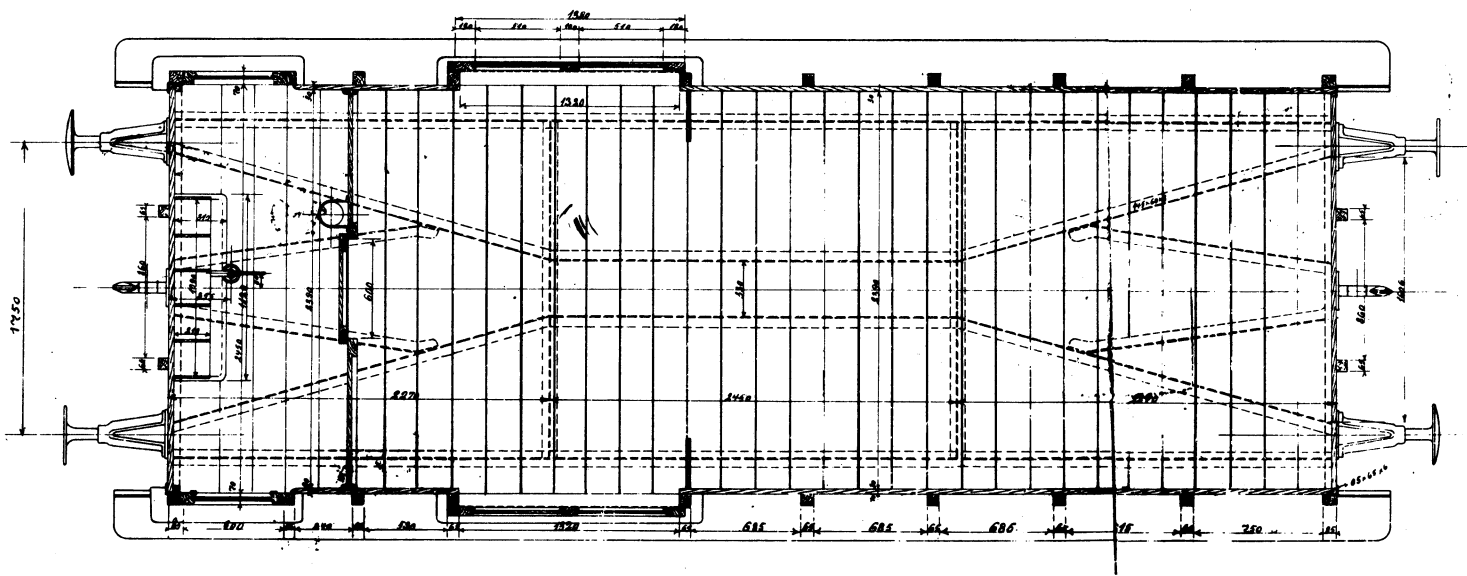
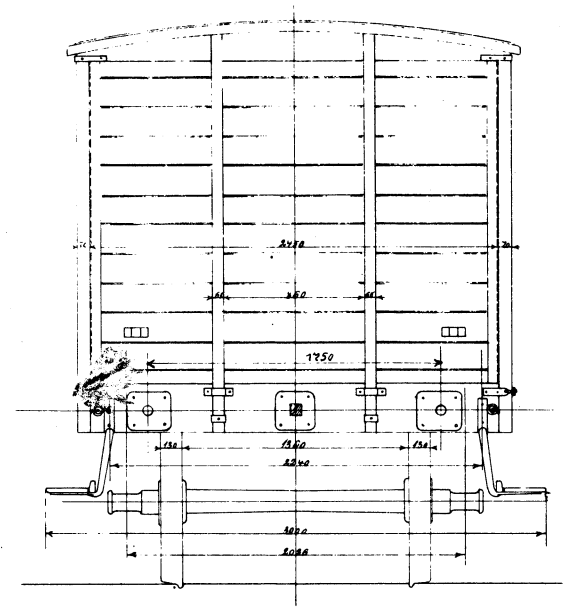
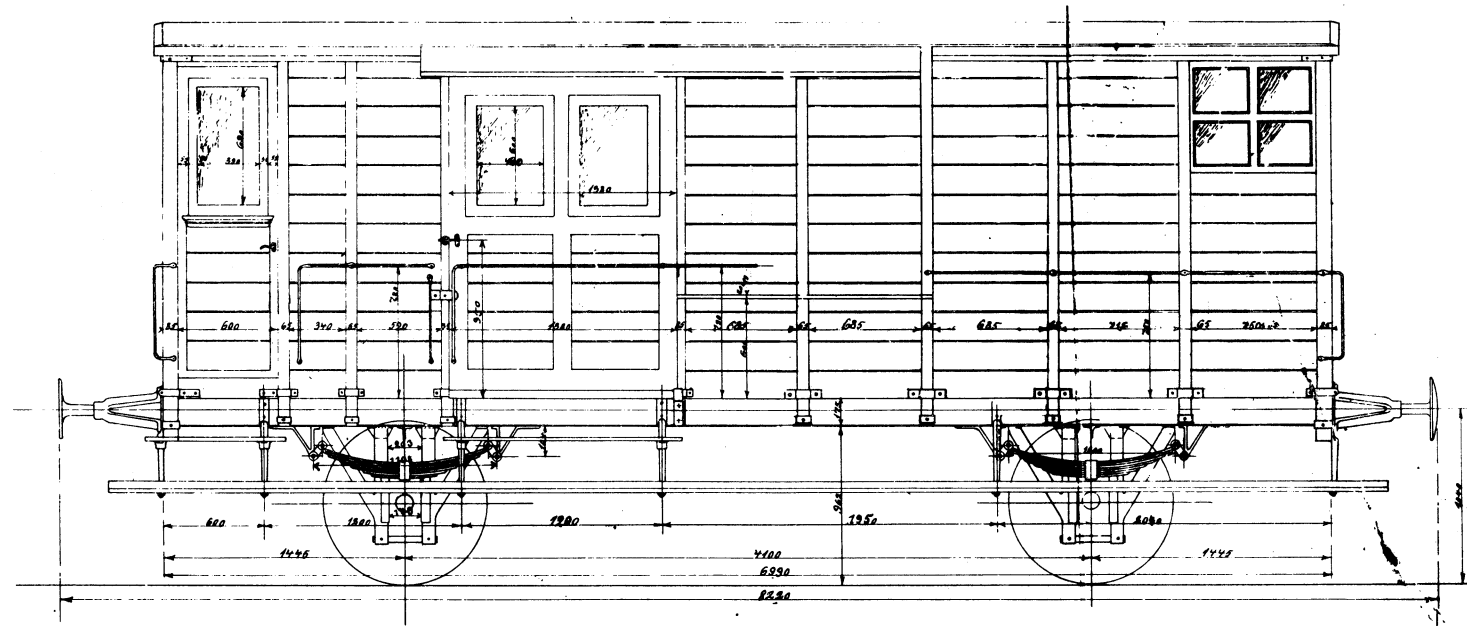
Lokvogn til Hørsenslev - Søby - Banen.

SKILLET NR 200  
Scandia 1898.

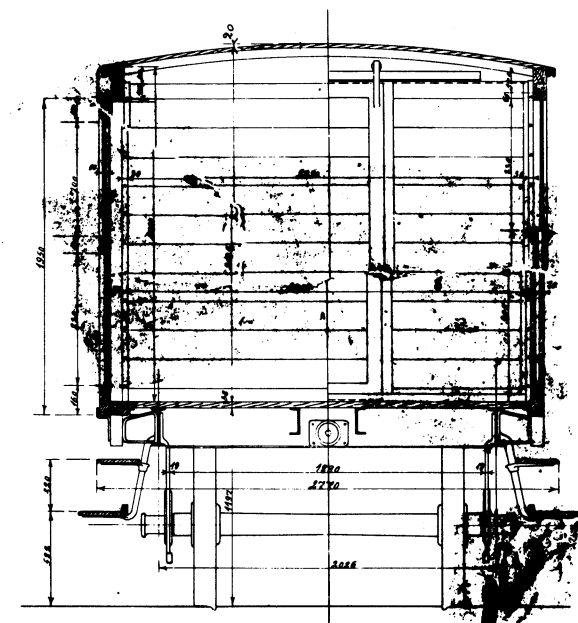
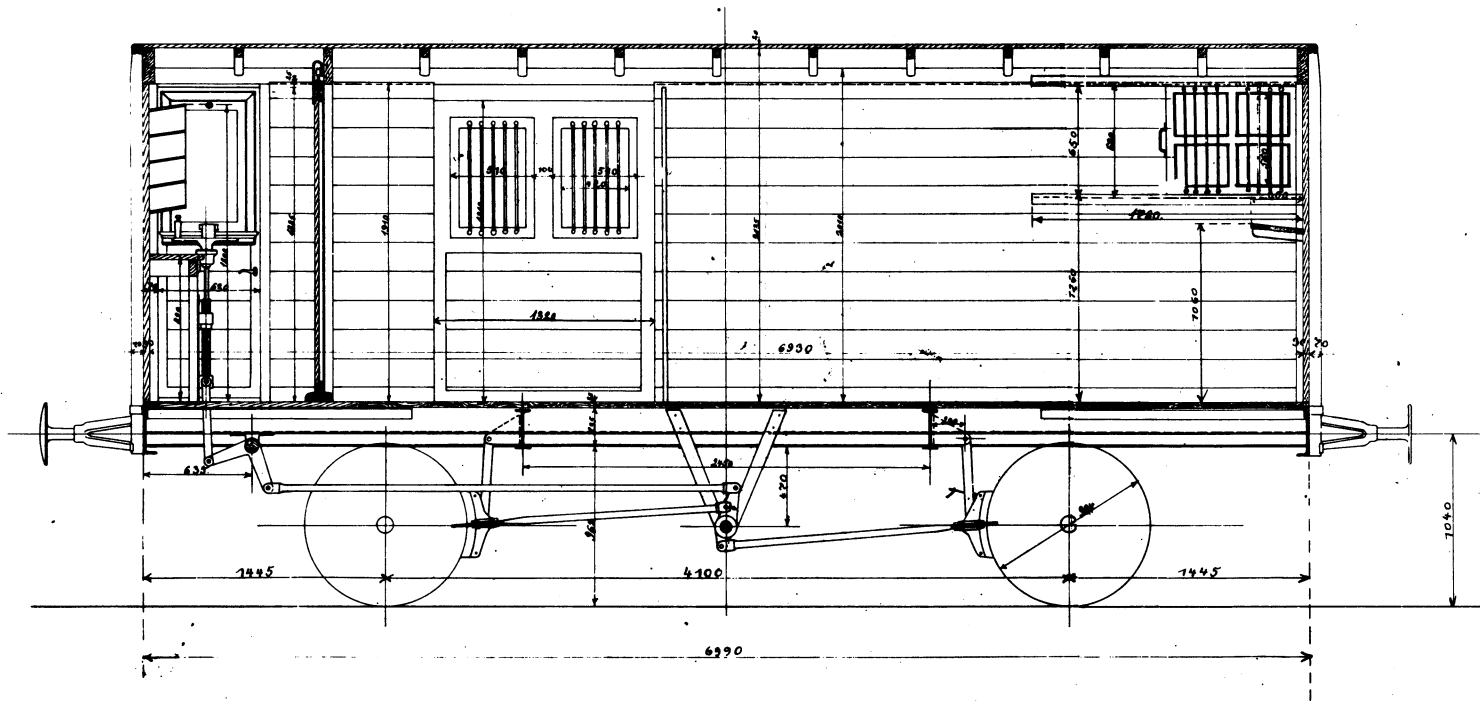
Scandia 60-1-11

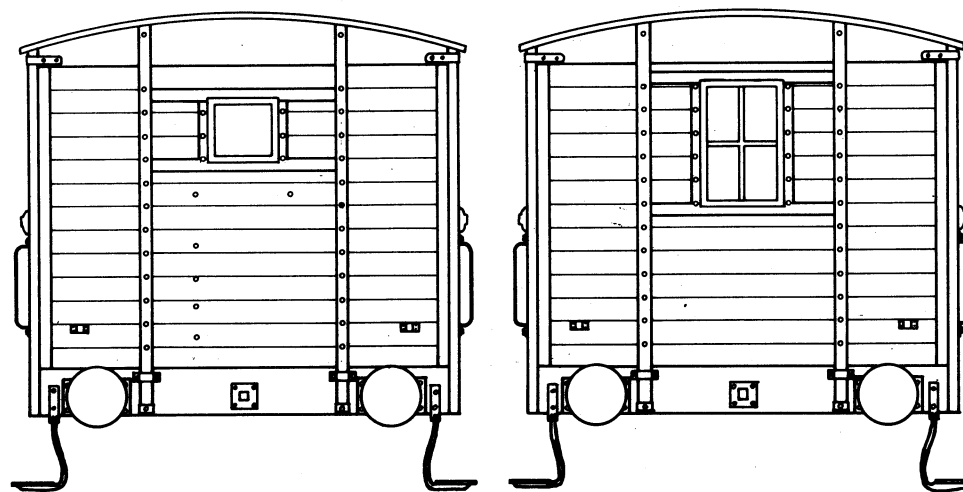
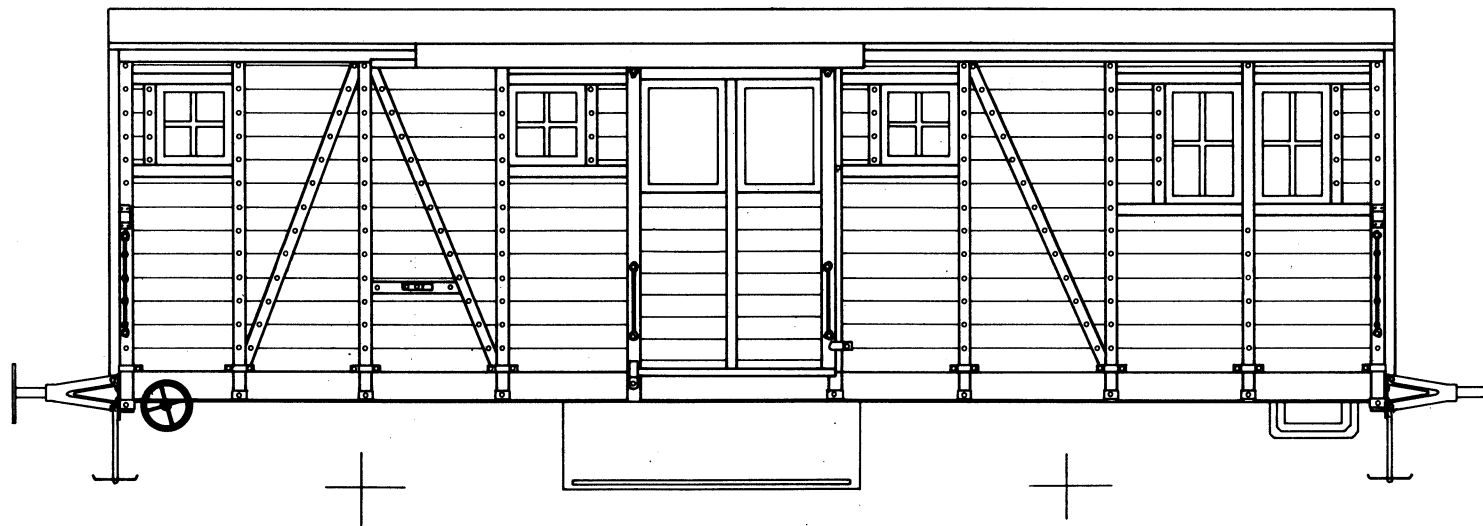


516747.



*Sakvagn.  
til  
Åakberg = Stad. ind = Banen.*





tegning: H. O. Petersen

APB Hjelpevogn nr 2.

