

Bogievogn I og II kl. A 9 fotografet 1902 efter ejendomsbetegnelsen RNB (Ringe-Nyborg Banen) er blevet ændret til SFJ (Sydfyenske Jernbaner). En af de formestte vogne der har tilhørt danske jernbaner. Vognen blev gennemgribende ombygget i flere omgange, og ved udrangeringen i 1959 var der næppe meget mere end bundrammen tilbage af den oprindelige vogn.



III kl. personvogn RNB C (senere Cb) 69. Fabriksfoto Scandia 1897. En helt ny og moderne vogntype til SFJ, der i årene 1897-99 anskaffede seks eksemplarer. Vognene var med midtergang, og det var derfor kun nødvendigt med døre i enderne. For togpersonalet var det en stor behagelighed at billetteringen kunne foregå inde i vognen i stedet for fra løbebrædderne på ydersiden af kupevognene. (JMJK).

også et nr. 15. Lokomotiverne kom til Fyn i efteråret 1896. De var indtil dette tidspunkt langt de største, der endnu var anskaffet til danske privatbaner. Lokomotiverne havde fortsat ikke banebetegnelse men kun numre malet på førerhussiderne på ganske samme måde som ved DSB. Vognmateriellet var derimod påført baneforkortelse, for Ringe-Nyborg banens vedkommende: RNB.

Vogne

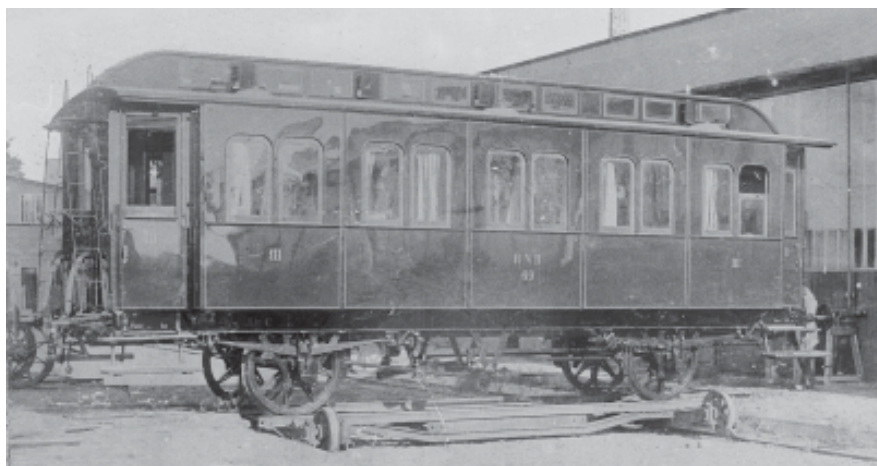
Anskaffelsen af nyt personvognsmateriel til RNB skete midt i en brydningstid. Busse havde vist vejen bort fra kupevognen over til sidegangsvogne med SFJ A 6-7 i 1893. I 1894 fik DSB de første III kl. midtergangsvogne uden inddeling i kupeer efter amerikansk mønster. Et par år

efter anskaffede statsbanerne nogle i det ydre lignende vogne med kupeer med sidegang. Vognene var bogievogne med en karakteristisk tagrytter med ventilationslemme og ruder. Indgangen var fra lukkede endeperroner, og vognene havde toilet. I 1897 anskaffede DSB tilsvarende sidegangsvogne til I og II kl.

Korrespondancen mellem Kier og Busse tyder på, at sidstnævnte også havde tænkt sig, at RNB skulle forsynes med bogievogne, dels en type til I og II kl., dels en type til III kl. Men privatbanernes lokomotiver var trods alt så svage, at Kier foretrak, at III kl. vognene blev toakslede midtergangsvogne, medens I og II kl. vognen skulle bygges som foreslået. Scandia fik leverancen på en A-vogn (bogievogn) og tre toakslede midtergangsvogne til den nye bane.

Kier formulerede anskaffelsespolitikken i Odense-Svendborg banens 35 års jubilæumsskrift således: "Paa Udstyrelse, navnlig af Personvognsmateriellet, har man bestræbt sig på at følge med Tiden, og saaledes er anskaffet flere Bogievogne; men disse Vogne er svære og belaste Togene vel meget, hvorhos de ikke er nødvendige til Lokalbaner, og anskaffelse af disse Vogne vil derfor ikke ske i større Udstrækning." Argumentet var let at forstå: For de I og II kl. bogievogne var vognvægten 500 kg pr. passagersæde, for de III kl. toakslede vogne var den tilsvarende vægt 231 kg.

De to vogne SFJ A 8 og RNB A 9 var formentlig noget af det fineste, der nogensinde er bygget til danske privatbaner. I Scandias 100 års jubilæumsskrift (Georg Nørregaard: Vognfabrikken Scandia Randers 1861-1961) er de specielt nævnt: "Et par bogievogne til 1. og 2. classes passagerer, der leveredes til Ringe-Nyborg banen, var udstyret med presset læder langs sidegangens vægge og lenolium på alle gulve; men de kostede rigtignok også 23.000 kr. stykket." Vognene havde sidegang med indgang fra lukkede



endeperroner og to I. kl. og fire II kl. kupeer med i alt 12 henholdsvis 32 pladser samt et toiletrum i midten af vognen. Denne var pladebeklædt og med vanger af egetræ. Bogierne var af træ med akselafstand 1,8 m.

De III kl. vogne RNB C 69-71 var som nævnt toakslede men også pladebeklædte med tagrytter og indgang fra lukkede endeperroner. Som noget helt nyt på Sydfyn var de opdelt i to afdelinger med midtergang og tre sæder på den ene side og to på den anden side af gangen og med i alt 48 pladser. Der var intet toilet, men da man ikke ville nægte III kl. rejsende samme faciliteter som de rejsende på I og II kl., var der i hver af banens bagagevogne RNB Ea 107-108 indrettet "et Toiletrum for III Kl. Passagerer," som der stod i banernes fortegnelse over driftsmateriellet. Disse to vogne havde samme størrelse som de i 1880'erne leverede bagagevogne, men var ligesom RNB's personvogne pladebeklædte. Postvognen RNB D 105 lignede SFJ's ombyggede postvogne D 101-103, men havde to hele III kl. kupeer med 20 pladser og indgang fra siden. SFJ anskaffede en tilsvarende vogn D 104 betalt af driftsover-skuddet 1897/98.

Alle de i forbindelse med banens åbning anskaffede lokomotiver og person- og bagagevogne var forsynet med den helt nye automatiske vacuumbremse. I de følgende år ombyggede SFJ's værksted vognene med en simple vacuumbremse til automatisk vacuumbremse.

En af de mere specielle udgifter som RNB's anlæg kom til at betale var en ombygning af A 6 og 7 fra 1893. Disse vogne var oprindeligt forsynet med åbne endeperroner, men det var man åbenbart ikke tilfreds med. Derfor blev begge vogne i foråret 1897 på Scandia forsynet med lukkede perroner, ligesom de andre nye personvogne.

Kiers overvejelser med hensyn til indretningen af personvognene fremgår af et brev, som han den 18. september 1899 sendte til sin kollega driftsbestyrer Rammeskov i Skagen: "Vi gaa efterhaanden over til Gennemgangsvogne og anvende til I og II Kl. Sidegang og til III Kl. Midtergang. Disse nye Vogne bruges fortrinsvis til de vigtigere Persontog, men for Resten, som de strække til, ogsaa til andre Tog. Vi ere her godt fornøjede med de nye Vogne, og de Rejsende søge Disse Vogne. Kun Handelsrejsende foretrækker de gamle, navnlig for at faa en Kupe' alene. De nye Vogne have mange Fordele, virkelig Billetteringen, og at Folk kunne bevæge sig; desuden virke de opdragende til at faa Rejsende til selv at komme ud."

Til Ringe-Nyborg banen anskaffedes 10 lukkede godsvogne litra Q af samme type som DSB's Qd-vogne, men kun med 10 t last. Ved disse vogne gik man ligesom ved P-vognene i 1894 over til DSB's hovedlitra Q til betegnelsen af vogntypen. Endvidere fik banen 10 P-vogne som de i 1894 anskaffede.

Ringe-Nyborg banen åbnede 1. september 1897. Dens driftsmateriel betalt af anlægskapitalen bestod af:

RNB 12-13 Chemnitz 1896
RNB A 9 Scandia 1897
RNB C 69-71 Scandia 1897
RNB D 105 Scandia 1898
RNB Ea 107-109 Scandia 1897
RNB Q 340-350 Scandia 1896
RNB P 315-324 Zypen 1896

Som det ses, var Scandia kommet ind i varmen. Fabrikken havde i disse år store leverancer til DSB og de mange nyåbnede privatbaner. Såvel antallet af lokomotiver som antallet af de forskellige vogntyper var ikke tilstrækkeligt, hvis RNB skulle være drevet selvstændigt. Men ved fællesdriften kunne man trække på de andre baners materiel. Foruden to lokomotiver SFJ 14 og RFB 15 samt personvogn A 8 og postvogn D 105 anskaffede SFJ ved banens åbning 20 åbne godsvogne P 371-390 fra Zypen. Med dette materiel og en begrænset stigning i trafikken skulle kapaciteten være sikret selv med en udvidelse af toggangen som man planlagde med seks tog i hver retning på Odense-Svendborg banen og fem tog på Nyborg-Fåborg banen.

Åbningen af Ringe-Nyborg banen gav anledning til betydelige ændringer i organiseringen af materiellets vedligeholdelse. Banens maskinmester Schou, som havde været med siden 1876, fik en hjælper i maskiningeniør J.C. Milling. Milling var født i Svendborg i 1863 og var uddannet som maskinarbejder på SFJ's værksted i Odense. Under læretiden boede han hos driftsinspektør J.Olsen på Odense Sydbanegård. Senere uddannede han sig til maskiningeniør og rejste til USA, hvor han fra 1892 var ansat ved en jernbane i Oregon. I 1897 kom han til-

SFJ's nye vognværksted ved overkørslen for Store Glasvej i 1897. Sporet længst til højre er statsbanen til Strib. I dag ligger der en Netto forretning på stedet. Allerede i 1906 blev det nye værksted ved Kildemosevej taget i brug, hvorefter vognværkstedet blev ombygget til fragtgodsekspedition. Bygningen blev revet ned midt i 1950'erne.





*Maskininspektør J.C. Milling
(1863-1912). (Danmarks
Jernbanemuseum).*

bage til Odense og blev ansat som ingeniørassistent ved SFJ. Noget af det første han tog fat på var en forandring af de ældre simple etkamrede vacuumbremser, således de kunne anvendes sammen med de nye automatiske bremsere, som var tokamrede. Den opgave løste han til direktør Kiers store tilfredshed.

Efterhånden som driftsmateriellet voksede i omfang, blev det umuligt at vedligeholde det på den begrænsede plads på værkstederne ved Store Glasvej. Der var her ikke plads til udvidelser, og SFJ købte derfor en grund lidt længere mod vest og opførte i 1897 en værkstedbygning. I 1899 blev alt arbejde vedrørende banernes vogne overført hertil med Milling som leder. Schou tog sig fortsat af lokomotiverne indtil pensioneringen i 1902, hvorefter Milling blev ansat som maskinmester.

Flere lokomotiver og vogne

I "Concessionen paa Anlæg og Benyttelse af en Bane fra Odense Kjøbstad over Kværndrup til Svendborg Købstads Havn" af 20. maj 1874 hed det i § 22: "Regjeringen skal være berettiget til at fordr sig Banen med dertil hørende Driftsmateriel, Inventarium, Forraad og øvrigt Tilbehør overdragen efter udgangen af Aaret 1900 med de paa den hvilende Forpligtelser mod contant Indløsning af de udstedte Actier til en Pris lig Gennemsnittet af disse Actiers Markedspris paa Københavns Børs i de sidste 3 Aar, der ere gaaede forud for

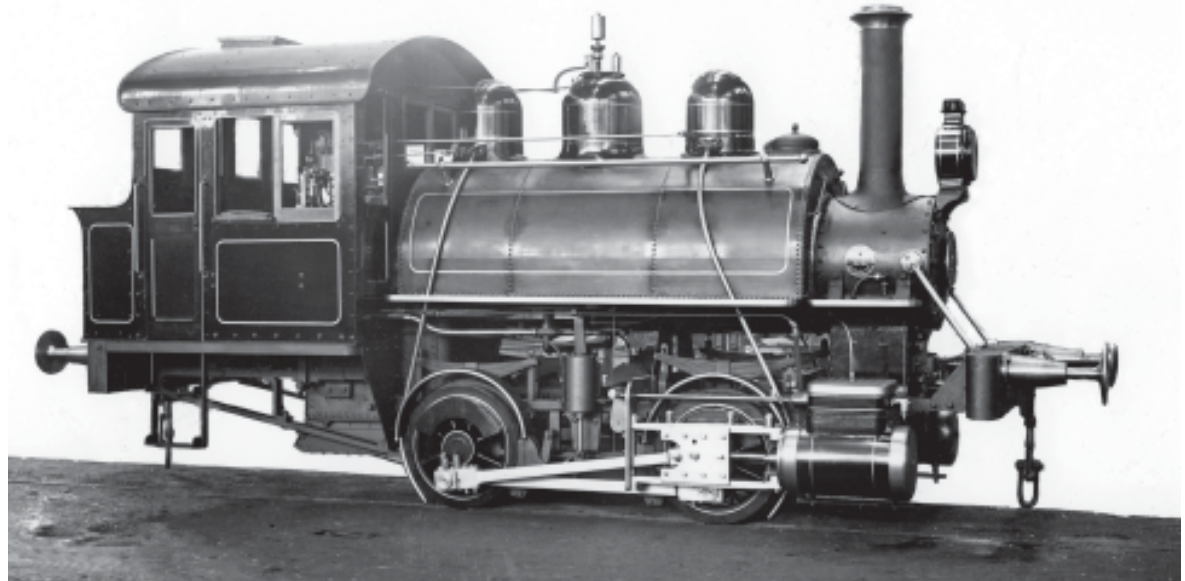
den Dag, da Overdragelsen fordres ..." Ganske vist havde man indgået en ny forpagtningskontrakt for Nyborg-Ringe-Fåborg banen på 25 år altså til 1. september 1922, men i samme afsnit hed det til slut: "Dog ophører Forpagtningen, saafremt Staten inden Forpagtningstidens udløb maatte gøre Brug af sin ved Lov Nr. 72 af 25. Maj 1873 forbeholdte Ret til at overtage den sydfyenske Bane." SFJ havde til de omsættelige aktier dvs. aktier ejet af private samt amts- og bykommuner siden 1880 stort set altid givet mindst 4% i udbytte. Fra 1891/92 steg udbyttet til 5% og fra 1895/96 til 5½%. Hermed steg aktiekursen i 1896 til 108, og måske kunne aktionærerne se frem til en gevinst i 1900, når staten overtog Odense-Svendborg banen, en mulighed som man absolut regnede med kunne foreligge.

Det er uvist, om Indenrigsministeriet havde lugtet lunt, men 6. august 1898 fik SFJ besked på fra og med driftsåret 1898/99 og de følgende fem år årligt at anvende 20.000 kr. til anskaffelse af driftsmateriel. Den måtte banen sluge, selv om man med beklagelse i driftsberetningen måtte konstatere, at udbyttet til aktionærerne ville blive noget mindre. Hvad man ikke direkte skrev var naturligvis, at kursen på aktierne derved måtte påregnes at falde.

Selv om banen fra 1890 havde haft betydelige fondsmidler, var disse efterhånden begrænsede. Ikke mindst de store investeringer ved RNB's anlæg med ny værkstedsbygning og nyt driftsmateriel havde tæret på beholdningen.

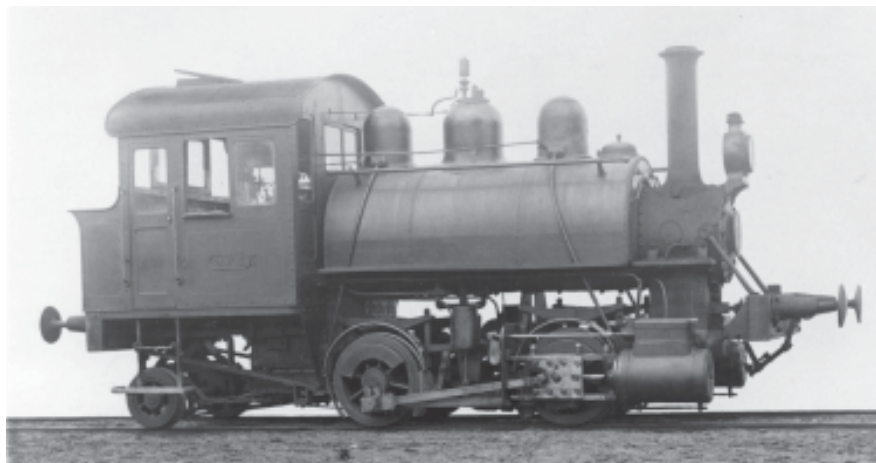
*Fabrikfoto af SFJ 16 på
Baldwin Locomotive Works i
Philadelphia. Lokomotivet er
muligvis bygget „på
spekulation,“ da det ikke har
nogen SFJ-betegnelse. (Railroad
Museum of Penna).*

*Modstående side, øverst:
Loko 16, som fra starten ved
SFJ fik øgenavnet „Skilpadden“
i 1902, efter der var monteret en
bagløber under førerhuset.
Senere blev saddeltanken flyttet
helt frem til kedlens forende.*



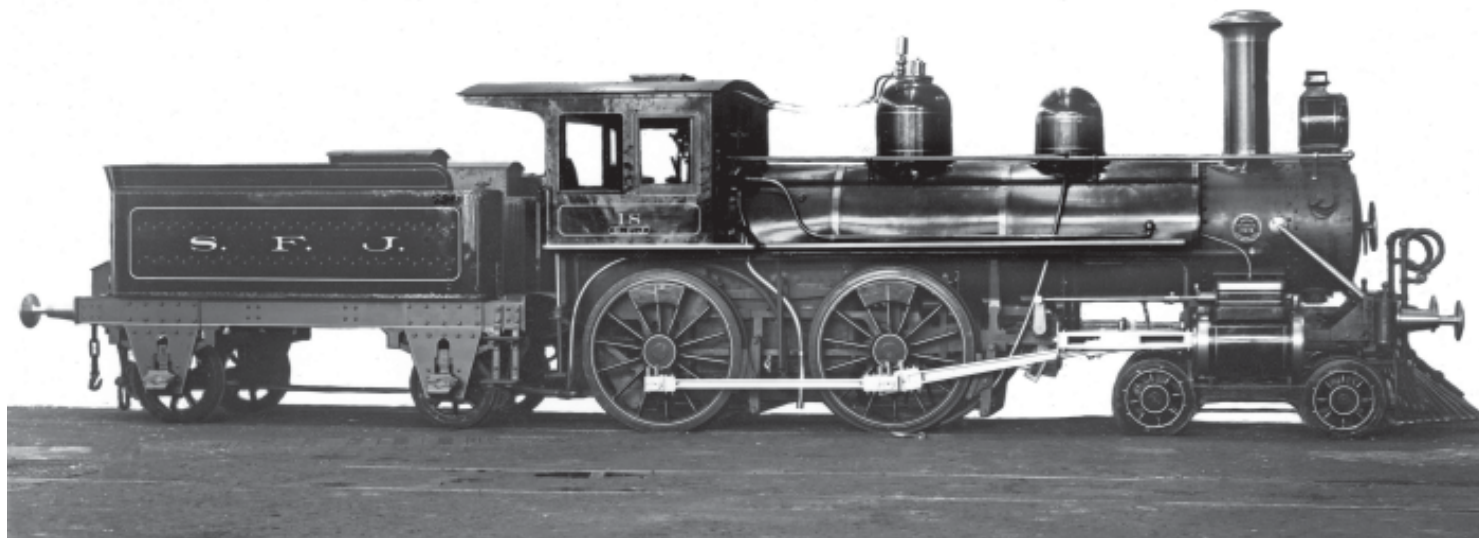
Kravet fra Indenrigsministeriet gav anledning til noget af de mere bemærkelsesværdige anskaffelser til danske privatbaner. Det mest presserende var et nyt rangerlokomotiv. Banen havde i forvejen kun SFJ 10, som siden 1889 havde været stationeret i Svendborg. Men også i Odense var det nødvendigt med et rangerlokomotiv. Det var mest oplagt at anskaffe et tilsvarende lokomotiv som DSB litra N og SFJ 10 fra Esslingen, og Busse fik også tilbud fra denne fabrik. På J.C. Millings initiativ fik SFJ imidlertid forbindelse med grosserer C.S. Christensen i Kristiania (Oslo), der var repræsentant for Baldwin Locomotive Works i Philadelphia – en af verdens største lokomotivfabrikker.

Fabrikken havde siden 1879 leveret 24 lokomotiver til forskellige norske jernbaner, og den kunne levere et tokoblet rangerlokomotiv som "hyldevare" til en billigere pris end Esslingen. Lokomotiv nr. 16 ankom til Fyn i januar 1899. Det lignede ikke noget andet dansk lokomotiv, men var en typisk amerikansk frembringelse med et stort førerhus og vandbeholdningen ovenpå kedlen i en såkaldt saddeltank, hvilket øjeblikkeligt gav den øgenavnet "Skildpadden." Det bagudragende førerhus medførte, at lokomotivet på ujævne sidespor satte sig på enden. I 1900 blev der derfor monteret en bagløber. For at få plads til denne måtte drivhjuldiameteren øges, idet man påsatte større bandager. Lokomotiv inkl. ombygning blev betalt af driften gennem de 100.000 kr., man var blevet pålagt at hensætte.



Ved åbningen af RNB blev toggangen på de ældre baner øget med et ekstra togpar, og som modtræk mod Svendborg-Nyborg banen var der indført lavere person-takster. Fra maj 1899 blev toggangen på Odense-Svendborg banen endda øget fra seks til syv tog i hver retning. Både gods- og persontrafikken steg mere end nogensinde, så de fire nye lokomotiver fra 1896 slog ikke til. Da man nu var i gang med at anskaffe materiel fra Baldwin, forespurgt man denne fabrik, om den kunne

Nedenfor: FJ 18. fabriksfoto Baldwin 1900. Lokomotivet synes taget lige ud af en westernfilm. Hoveddimensionerne var ligesom lokomotiverne nr. 12-15, men hermed var også alt sagt med hensyn til lighed. (Railroad Museum of Penna).





Festsmykket særtog på Kværndrup station 1902. Lokomotivet er en Hartmann maskine fra 1896 nr. 12-15. Første vogn rejsegodsvogn SFJ E 107 og bogievogn I og II kl. SFJ Ab 8 eller 9. Begge disse vogne er bygget af Scandia 1897 til Ringe-Nyborg banens åbning. Herefter DSB S 8 (kongevognen) og rejsegodsvogn SFJ E 108 fra 1897. Særtoget kører på grund af prins Christians og prinsesse Alexandrines besøg på Egeskov i anledning af husets datter Agnetes bryllup. (Danmarks Jernbanemuseum) Nedenfor: DSB Ha 36801 i Nyborg 1959. Vognen var tidligere SFJ J 129 en kombineret rejsegods- og bænke-vogn. Den fandtes kun i to eksemplarer. Vognen blev i mange år anvendt som mandskabsvogn i ballasttog d.v.s. tog, som kørte grus ud på strækningerne. I betragtning af, at der er tale om forfatterens første togbillede, er resultatet ikke blevet så dårligt. (LVN)



levere et lokomotiv med samme hoveddimensioner som nr. 12-15. Det kunne fabrikken, idet den dog betingede sig selv at udfærdige tegningerne, hvad SFJ accepterede, hvis lokomotiverne fik bremsere efter DSB's tegninger. 22. maj 1899 bestilte man et lokomotiv og 6. juli samme år yderligere et. Lokomotiv nr. 17 og 18 ankom til Odense i marts 1900. De lignede slet ikke andre danske lokomotiver, men var nærmest en formindsket udgave af de kendte prærielokomotiver, således havde de også disses dybttonede fløjte. Også farvemæssig afveg de fra SFJ's ellers sorte lokomotiver, idet de var vedbendgrønne med røde stafferinger og røde drivhjul. Nr. 17 blev betalt af driften (de 100.000 kr.), medens nr. 18 blev betalt af SFJ's reservefond med 34.305 kr. eller trods den lange sørejse stort set samme pris som nr. 12-15.

Maskinchef Busse i København var således sat ud af spillet, når det gjaldt de sydfynske baners lokomotiv-anskaffelser. Derimod var han stadig konsulent for banerne ved det vognmateriel, som man mere eller mindre tvungent måtte anskaffe for "de 100.000 kr." Det drejede sig om tre personvogne SFJ C 72-74, 10 lukkede godsvogne SFJ Q 351-360 og 10 åbne godsvogne SFJ P 325-334. Disse tre vogntyper var nøjagtige kopier af RNB's vogne fra 1896-97. Men Busse tegnede også endnu en vogntype, en mærkelig kombination af bænkevogn med 32 pladser, rejsegods- og bremsevogn, idet vognen var



Fra 1889 til 1909 udsendte SFJ nytårskort med foto, der som regel havde aktuelt tilsnit. Mange af de kendte ældre fotografier fra banen stammer fra disse kort. Ved årsskiftet 1900 til 1901 skulle man prale af de nyanskaffede „amerikanere.“ Toget markeret som „1901“ kører frem, medens „1900“ forsvinder i baggrunden. Oprangeringen: Nr. 17 eller 18, Ca-kupevogn, Ab bogievogn og Cb-midtgangsvogn er „til lejligheden.“ Persontog uden E-vogn forekom ikke ved SFJ før langt senere. Længst til højre lukket gods- og kreaturvogn SFJ Qa 155 (Scandia 1887) og til venstre herfor en af de oprindelige lukkede godsvogne fra 1876.

forsynet med automatisk vacuumbremse. Udseendet var aparte med åben endeperron i den ene ende og lukket bremsekupe med sidedøre i den anden. Der blev anskaffet to eksemplarer SFJ E 99-100. Alt det nævnte vognmateriel blev bygget af Scandia i Randers i årene 1898-99.

Ved Ringe-Fåborg banens bygning havde Sydfyenske Jernbaneselskab haft en mindre entrepris. Ved bygningen af Ringe-Nyborg banen i årene 1895-97 overtog SFJ hele arbejdet undtagen opførelsen af stationsbygningerne. Entreprisen gav et smukt overskud, som bl.a. blev brugt til det nye vognværksted. Da anlægget var færdigt stod man med en del entreprenørmateriel, som man ikke havde brug for. Et lokomotiv og 40 tipvogne blev solgt til entreprenør Vätzold og nogle tipvogne til den netop oprettede fabrik for jernbanemateriel "Vulcan" i Maribo. Til gengæld leverede Vulcan i 1898 fire lukkede godsvogne SFJ Eb 171-174 af en lidt anden type end de sædvanlige Q-vogne, idet de ikke havde lemme men kun jalousier i hvert hjørne. I 1902 blev de malet hvide, omnummereret til 254-257 og derefter brugt til transport af smør og andre letfordærlige varer.

Med vognleverancerne i 1898-99 var Busses rolle som maskinteknisk konsulent for SFJ udspillet. Banerne kunne nu selv, idet ingeniør Milling og direktør Kier nu bestemte materiellets udseende og stod for bestillingerne. Millings ansættelse og ledelse af vognværkstedet betød også, at

man i 1898 begyndte at pusle med tanken om at bygge vogne selv på banernes nye store værksted. I første omgang dog kun vognkasserne, medens de færdige under-vogne skulle bygges af jernbanevognfabrikkerne. Der skulle dog hengå ca. 10 år, før man tog fat på denne opgave. Anskaffelse af nye godsvogne kom i starten af 1900-tallet til at foregå på en helt anden måde.

Ved udgangen af driftsåret 1898/99 havde Kier ledet banerne i 10 år. I løbet af perioden var banelængden øget fra 76 til 103 km, antallet af lokomotiver fra 10 til 18, antallet af personvogne fra 31 til 41 og antallet af godsvogne fra 140 til 226. Antallet af befordrede passagerer var steget fra 433.000 til 794.000 og antallet af gods fra 97.000 til 222.000.

Ændring af betegnelsen på RFB og RNB materiellet

Med udgangen af året 1900 udløb forpagtningskontrakten for Ringe-Fåborg banen. På dette tidspunkt kunne staten som tidligere nævnt overtage Odense-Svendborg banen. Årligt henlagde banen i henhold til koncessionen 10 % af driftsoverskuddet til reservefonden, og ministeriet havde yderligere forlangt 20.000 kr. om året investeret i driftsmateriel, hvilket svarede til ca. 5 % af driftsindtægten. Alligevel kunne banen udbetale 5 % i årligt udbytte til de



Lokomotiv SFJ 3 „ST. KNUD“ på dæmningen over Odense Å ved Dalum Papirfabrik ca. 1910. (Danmarks Jernbanemuseum)

private aktionærer og til amts- og bykommunerne. Aktiekursen stod derfor omtrent i pari, og staten måtte i givet fald give fuld pris for banen. Det ønskede man ikke. Forpagtningen af de to statsbaner fortsatte derfor fra 1. januar 1901 på samme vilkår som bestemt for RNB i 1897.

Persontog på Odense-Nr.Broby-Fåborg banen (ONFJ) ved Svanninge mellem Millinge og Fåborg omkring 1910. Forrest SFJ-lokomotiv fra 1875-76, dernæst postvogn litra D (Scandia 1898), ONFJ rejsegodsvogn litra E (Scandia 1906) og ONFJ III kl. persovogn litra Cb (Scandia 1906). (Kurt D.Jensens samling)



RFB og RNB blev herefter regnet for en bane uden nogen officiel baneforkortelse, men ved SFJ benævnte man inderst banen med forkortelsen NFB. Betegnelserne RNB og RFB på vognmateriellet forsvandt til fordel for slet og ret SFJ. Ejendomsretten til den forpagtede banes materiel var dog stadig hos staten.

Samtidigt med ændringen af ejendomsbetegnelsen for de 11 persovogne, postvognen, de tre bagagevogne og 68 godsvogne omlitredede SFJ materiellet, og nogle persovogne fik nye og mere rationelle numre. I årene 1898 havde værkstedet ændret tre af de gamle B-vogne nr. 22, 23 og 24 med to II kl. kupeer til rene III kl. vogne Ca 48-50, idet man ved tilkomsten af A 6, 7, 8 og 9 havde rigeligt med II kl. kupeer. Nr. 21 blev nu omnummereret til 26. De tre M-vogne 301-303 benævntes nu B 27-29.

Litrabetegnelsen på vognene havde fra starten været alfabetisk. Man begyndte ved A med de fineste vogne og var i 1894 nået til J. Herefter brugte man ved vogne med 10 t last DSB betegnelserne P og Q for henholdsvis åbne og lukkede vogne. Nu indførte man et nyt system for hele materiellet.

Hvorfor man ikke indførte litra Ba og Bb, da banerne fra 1902 fik I, II og III kl. samt II og III kl. sidegangsvogne er ikke godt at vide. Dette litrasystem, der for hovedlitras vedkommende stort set svarede til DSB's, forblev med en enkelt undtagelse gældende indtil de sydfynske baners drift blev overtaget af staten i 1949.

- | | |
|----|--|
| Aa | I og II eller II kl. kupevogne |
| Ab | I og II eller II kl. vogne med sidegang |
| B | II og III kl. kupevogne |
| Ca | III kl. kupevogne |
| Cb | III kl. vogne med side- eller midtergang |
| D | post- og persovogne |
| E | rejsegodsvogne |
| Ja | bænke- og smørvogne |
| Jb | lukkede gods- og kreaturvogne 7,5 t last |
| Jc | lukkede gods- og kreaturvogne 10 t last (fra 1902) |
| Ka | åbne gods- og kreaturvogne 7,5 t last |
| Kb | åbne højsidede gods- og kreaturvogne med spidse gavle 7,5 t last |
| Kc | åbne højsidede gods- og kreaturvogne med spidse gavle 10 t last (fra 1902) |
| Pa | åbne lavsidede godsvogne 7,5 t last |
| Pb | åbne lavsidede godsvogne 10 t last |
| Pc | åbne lavsidede godsvogne 12,5 t last (fra 1903) |
| Pd | grusvogne 12,5 t last (fra 1905) |
| Qa | lukkede gods- og kreaturvogne 7,5 t last |
| Qb | lukkede gods- og kreaturvogne 10 t last |



Brugte godsvogne

Til RNB havde man brugt de bevilgede beløb til materielanskaffelse til store lokomotiver og fine moderne personvogne, medens der kun var blevet råd til 10 lukkede og 10 åbne godsvogne. Specielt var antallet af åbne godsvogne knebent, idet banen fra starten blev transitbane for de store teglværkstransporter fra Stenstrup til Sjælland. Allerede i banens første hele driftsår 1898/99 drejede det sig om 13.453 t. I 1901 kom man derfor i akut nød for åbne godsvogne. DSB var i samme situation, men havde klaret sig ved at leje vogne bl.a. hos det tyske vognudlejningsselskab "Ludwig & Lange". Kier ønskede ikke at leje, men fik en købsaftale i stand for 20 vogne, som hidtil havde været udlejet til DSB. Prisen var i gennemsnit 1.100 kr. eller godt halvdelen af prisen for en ny vogn fra Scandia. Omkostningen blev betalt af Nyborg-Ringe-Fåborg banens reservefond. De "nye" vogne, som var bygget af to fabrikker i Belgien, var ved ankomsten til Odense i september 1901 formentlig ca. 10 år gamle. Størrelsen og lastevnen var stort set den samme som ved Scandia og Zypen-vognene. Vognen fik betegnelsen SFJ Pb 391-410, da man ikke længere brugte betegnelserne RFB og RNB på vognmateriellet.

Første ordinære tog fra Nyborg kører ind på Ringe station 1. september 1897. Længst til højre bag perrontaget fra Odense mod Svendborg. Toget fra Nyborg fremføres af RFB 6 PALNATOKE, dernæst RFB Ea 119 eller 120 (Scandia 1881) og SFJ Ca 58 (Hamborg 1877). På sporet til højre for perron 3 holder toget mod Nyborg også fremført af oprindelig SFJ-lokomotiv. Ved blindsporet holder som „forstærkningsvogn“ RFB M 302. Længst til venstre tog fra Svendborg mod Odense med en af de store Hartmann-maskiner i front.



DSB Pc 27285 bygget i Belgien omkring 1890 og købt af SFJ som brugt i 1901. Fra 1913 SFJ Pb 659. Fyldsporet ved Gedser april 1962. Når vognen fik så langt et liv, skyldtes det delvis, at vognen i 1943 nærmest blev genopbygget fra grunden efter et rangeruheld. (LVN).