

Korsør til Nyborg, atter skulle samles på Nyborg st, afsporede den bageste halvdel. De rejsende i denne blev derefter anvist plads i den forreste toghalvdel, der fortsatte efter nogen forsinkelse. Det var pinselørdag aften, så den afsporede toghalvdel var til megen gene for trafikken til og fra færgerne.

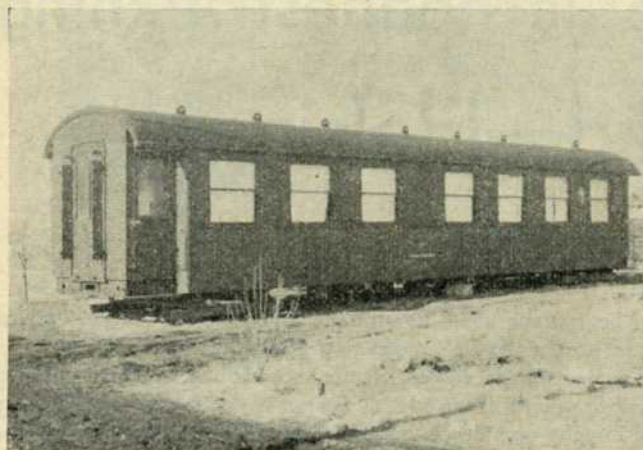
Brønderslev d. 29. maj. Med fare for sit eget liv lykkedes det ledvogter J. C. Jensen, Brønderslev, at redde en stærkt alderdomssvækket mand fra at blive kørt over af et tog på Brønderslev station, hvor manden var kommet ned i sporet.

Helsingør d. 20. maj. En 18-årig ung pige

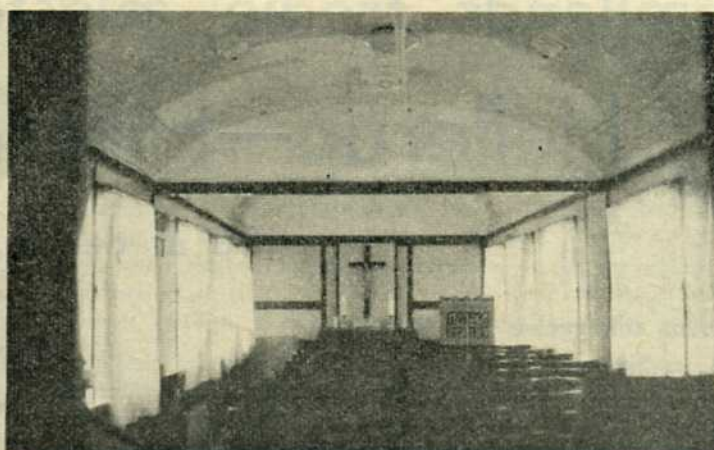
kom i morges for sent til toget, men forsøgte alligevel at springe på. Hun faldt ned mellem perronen og toget og kun en hurtig indgriben fra remiscarbejder Herløv V. Andersen, Helsingør, der holdt damens hovede nede, så hun ikke blev ramt af trinbrætterne, var skyld i, at hun slap med lettere kvæstelser.

„JERNBANEKIRKEN” i SKALBORG

Foto: P. THOMASSEN



Aa = Cs = Co = 11302 = Cqm 3502



= Kirkens Korshær, Skalborg.

Som læserne sikkert har bemærket i dagspressen, er en udrangeret DSB-personvogn transporteret til Skalborg og indrettet til midlertidig kirke. Den blev indviet 22. marts af Alborg-biskoppen, og ikke mindre end 3 børn blev døbt på indvielsesdagen (måske vordende medlemmer af Dansk Jernbane-Klub?).

Vognens historie er temmelig broget. Den blev bygget hos Scandia i 1892 og var den gang en af DSB's fornemste personvogne, bortset fra konge- og salonvognene. Den havde 6 kupéer, to I kl. og fire II kl. og hele 6 klosetter – eet til hver kupé. Det var den velkendte fireakslede kupévognstype med udvendig billettering, løbebrædder, håndbremsesving i taghøjde og andre ubekvemmeligheder for personalet. Indendørs var der gjort adskilligt for

de rejsendes bekvemmelighed; bevægelige armlæn, udtrækssofaer, der kunne danne soveplads (i kørselsretningen!), masser af plyds og bløde hynder og god plads: 5 siddepladser i en I kl. kupé, 7 i II kl. Som bekendt sørgede bilerne for, at de første-klassesrejsende forsvandt mere og mere, hvorfor vognen fra 1932 var ren II kl. med 42 siddepladser. Daordningen med fællesklasse indførtes i 1934, lod man de tidligere tredjeklasserejsende benytte de plydser som fællesklasse, og herefter omlitredes vognen til Cs. – På dette tidspunkt var DSB ved at udrydde kupévognene, der med den forøgede kørehastighed og publikums krav om større komfort var håbløst forældede. De mest bedagede og stravasige kupévogne ombyggedes til special- eller midtgangsvogne, og det skete også med

Cc 14, der i 1938 ombyggedes i København til midtgangsvogn med 59 siddepladser fællesklasse. Det hjalp godt på pladsforholdene, at man sløjfede de seks klosetter og nøjedes med eet toilet. Vognen hed nu Co 11302; året efter fik den tryklufsbremse og litredes Com 11302. Endnu en gang skiftede vognen navn, nemlig ved DSB's omlitring af personvognsmateriellet i 1941, og den korte til 1963 som Cqm 3502.

Som nævnt fungerer vognen nu som kirke. Den er enkelt, men nydeligt indrettet med bænkerækker. Den er faktisk blevet til sidegangsvogn, dog uden skillerum.

Et forslag om at beskilte vognen »Må kun benyttes i korstog« faldt ikke i god jord. Den har nok ikke været indviet . . .

P. Thomassen.

Busser og tog trafikerer alle de smukke steder på Lolland

Selskabskørsel i moderne turistbiler



Telefon Maribo 298

LOLLANDBANEN

. . . altid til tjeneste

Museumsbanen

MARIBO — BANDHOLM HAVN

KUN SØNDAGE:

Maribo afg. kl. 10,10 12,00 14,10 15,40

Bandholm afg. kl. 11,10 12,45 14,55 16,40 18,30

Veteranskibsruten

Sakskøbing afg. 10,40 og 14,40 - Bandholm afg. 12,30 og 16,30