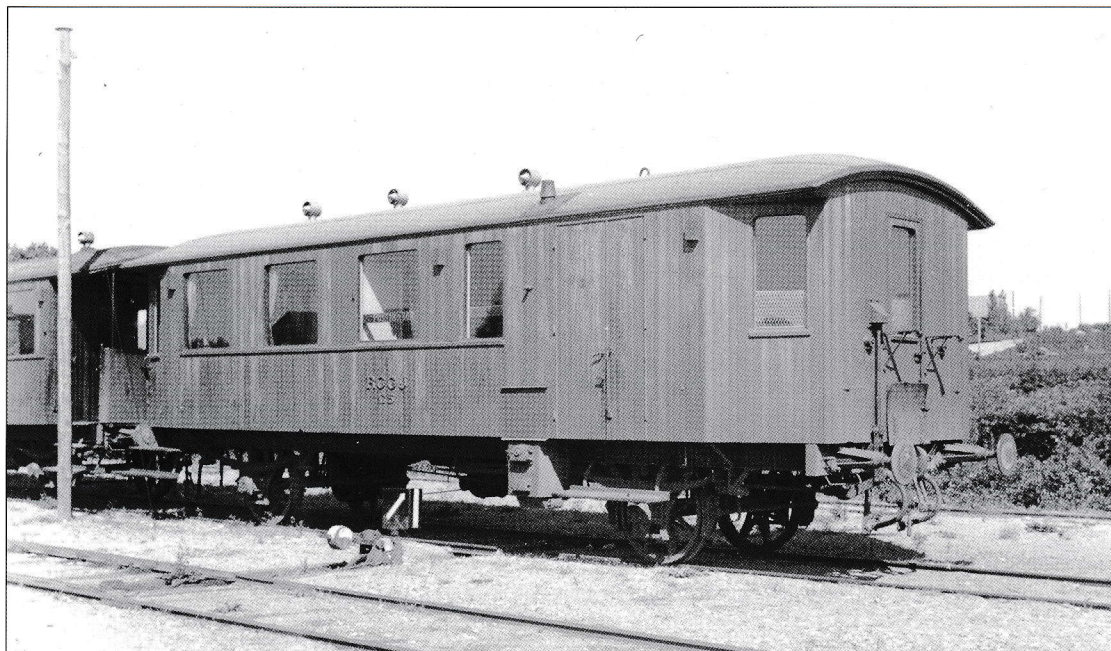


En hundredårsjubilær fra Gjerrildbanen går igen i drift

RGGJ 5 er igen kommet på egne hjul hos DSB Museumstog i Randers

Af Lars Andersen



RGGJ C 5 på Grenaa Vest efter banens lukning, kort tid før den blev til sommerhus.

Foto: Ole Winther Laursen, arkiv Lars Andersen.

Ved Museumstogs åbent hus arrangement i Randers den 4. juni i 2011 præsenteredes en ny vogn, som har været på bedding de sidste 6 år. Det drejer sig om en hundredårsjubilær, nemlig en vogn fra Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbanes start i 1911, RGGJ C 5 som fra Gjerrildbanens lukning i

1956 og til 2005 har stået som sommerhus ved Fjellerup Strand, altså tæt på sin hjemmebane. RGGJ C 5 var oprindeligt en personvogn med åbne endeperroner, men blev i 1952 kraftigt ombygget, idet de åbne endeperroner forsvandt, og vognen fik hele tre funktioner, nemlig som person-,

post- og rejsegodsvogn. I den ombyggede version var vognkassen meget velbevaret, og i 2005 fik Jernbanemuseet mulighed for at købe den. Vognkassen indeholdt en del af sit oprindelige inventar og alle oprindelige skillerum.

Efter transporten til Randers påbegyndtes restaureringen. Som de fleste, der arbejder med restaurering, ved, er ethvert projekt fuld af overraskelser, og C 5 var ingen undtagelse. Da der havde været lavet et par tilbygninger til vognen, var det nødvendigt at afmontere en del beklædningsbrædder for fornyelse, hvilket afslørede en del dårligdom i selve træskelettet. Dette skulle udbedres, så enden på visen blev, at hele beklædningen mod forventning blev afmonteret, så alle dårligdomme kunne og blev repareret. En del nye gulvbrædder blev lagt, og indvendigt træværk i hele personafdelingen blev fornyet.

Postafdelingen blev et afsnit for sig, idet der var meget få spor af det gamle inventar. Vi fik imidlertid den tanke at se på tegningerne af banens E 1 og 2, og sammenholdt med aftrykkene i C 5 er vi næsten



RGGJ C5 som sommerhus.
Foto: John Armstrong.



Den restaurerede RGGJ C 5 i Randers. Det meste af yderbeklædningen har måttet skiftes. Vognens kakkelovn er nu kun "til pynt". Vognen har dampvarme. Foto: John Armstrong.

sikre på, at man har brugt inventaret fra E 2 i C 5, - en teori, vi fik delvis bekræftet ved åbent hus arrangementet af en gammel bekendt, der i sin tid havde talt med værkmester Olling om netop ombygningen af denne vogn. Der var ingen tegninger, og man brugte så vidt muligt, hvad man selv havde. Fakta er, at vi har brugt de gamle tegninger til det nye inventar, og sammenholdt med de billeder, vi kender af vognen, ser det rigtigt ud.

Farvevalget er foretaget ud fra meget tydelige spor, ligesom retableringen af undervognen har været båret frem af gamle huller og aftryk. Det er sandsynligt, at man også her har byttet hjul med E 2, idet man på sene billeder kan se E 2 med glidelejer og C 5 med rullelejer.

Gjerrildbanen var en af de privatbaner, der ikke ønskede skinnebusser, angiveligt fordi man stadig havde en del hastevogne med fisk fra Bønnerup og Fjellerup. Fiskevognene skulle kunne medtages hurtigst muligt til viderebefordring med DSB. Banen valgte derfor at ombygge noget af sit gamle materiel for de penge, man kunne få til modernisering. I 1949 sendtes personvognen C 1 til Scandia og kom tilbage som »Triangelvognen« M 4, og i 1952 blev C 3, som nu er hos DSB Museumstog i Lunderskov, og C 5 ombygget på banens værksted i Gjerrild, med hjælp fra medarbejdere fra Scandia.

Det kan umiddelbart undre, at det har kunnet betale sig at ombygge en gammel vogn så meget, som C 5 blev i 1952, men med den kombinerede post-, rejsegods-

og personvogn kunne man have et bureau (posttog) kun bestående en motorvogn og C 5 og samtidig få 19 personpladser ud over dem, der var i motorvognen. Hvis man i stedet fortsat havde brugt Gjerrildbanens kombinerede rejsegods- og postvogne fra 1911 (E 1 og E 2) i posttog, ville man ikke have fået ekstra personpladser udover dem i motorvognen, med mindre man tog en ekstra personvogn med.

Vi håber ved lejlighed at kunne udstille RGGJ C 5 sammen med RGGJ C 3 på museet i Odense i en periode, så publikum får mulighed for at sammenligne disse to vogne, der var ens, da de blev leveret i 1911, men som efter ombygningerne i 1952 kom til at se meget forskellige ud.



Her ses til venstre den genskabte personafdeling og til højre det helt rekonstruerede postlokale i C 5. Fra personafdelingen går en gang forbi postkontoret til rejsegodsrummet. Vinduet til højre i postkontoret er ud til denne gang. Af sikkerhedsgrunde måtte det ikke være muligt for passagererne at komme ind i postkontoret; derfor er postkontoret ikke i vognens fulde bredde. Foto: John Armstrong.