

Restaurering av vognene og byggingen av replikkaen Strømmen Sidebane

Allerede i 2008 dukket den første idéen opp om det kunne være mulig å bygge en replika av sidebanen i Sagdalen. I 2015 ble det nedsatt en arbeidsgruppe som skulle se på muligheten for å få fram historien rundt Strømmen sidebane, Norges første industrispor utenfor Christiania, som ble tatt i bruk i 1853.

I 2018 var grovprosjekteringen gjort, en del utstyr var tilgjengelig og plasseringen ble bestemt til mellom hovedbanen og nedre pir. Retningen skulle være i forlengelsen av pilarene som kan ses i elva. Budsjettet var utarbeidet med en kostnadsramme på 2,4 mill. kroner, hvorav kr. 700.000 i egeninnsats. Det ble sendt søknader over alt hvor det er mulig å søke. Bane NOR forærte oss stoppbukk som sto på Otta stasjon. Vi leide utstyr og hentet den selv, og Lions Club Strømmen dekket alle utgifter. I november kom finansieringen på plass da Sparebankstiftelsen DNB innvilget vår søknad om tilskudd på 1,41 mill. kroner. Tildelingen skjedde under en tilstelning i Lillestrøm kultursenter 12. desember 2018.



I 2019 var vi i gang, og i september fikk vi lov å hente noe av det gamle industrispor ved Dynea i Lillestrøm. Skinnene er fra ca. 1900, og års-spikrene viser at det er lagt i 1956. Sent i 2019 kom den geotekniske rapporten som sa det ikke trengtes spesielle tiltak, og byggesøknad kunne sendes til Skedsmo kommune. Og i januar 2020 kom et hyggelig brev fra Norsk jernbanemuseum som svar på vår søknad om støtte. Nå var prosjektet fullfinansiert.



Våren og sommeren 2020 ble preget av et koronastengt land, men i juni kom en stor semitrailer med kran og en dyktig sjåfør. Dette var transport av skinner og sviller fra Leiraveien i Lillestrøm til Kølåbånn i Sagdalen. To av sporsettene ble lagt på fiberduk, for å beskytte grunnen, og så kunne vognene settes rett på disse. Måneden etter kom to store trailere fra Snarum stasjon på Krøderbanen med én godsvogn G3 og én tømmervogn T4. Disse

ble forsiktig plassert i Kølåbånn. Vognene eies av Norsk jernbanearv, og er deponert hos oss.





Nå var det klart for restaurering. Det gamle gulvet på T4 ble fjernet. Understellet ble sandblåst, grunnet og malt med et toppstrøk. G3-vogna måtte vente til året etter.

I september kom første leveranse med tømmerstokker, til viadukten, rett fra impregneringsverket på Elverum.

Etter utrolig mange dugnadstimer og med et fantastisk arbeidsvær gjennom hele høsten kunne vi 8. november konstatere at T4-vogna var ferdig malt. Nyimpregnerte gulyplanker ble lagt løst på vogna for montering året etter.



Endelig kom godkjent byggesøknad, og i november var det anleggsstart i viadukten. Det ble anlagt en midlertidig anleggsvei på skrå over Sagstien og med avkjøring på skrårampe fra Strømsveien. Her kan tyngre biler fint kjøre. Det ble felt en del trær før forskalingen av de syv fundamentene startet, og 16. desember kom betongbilen. Allerede dagen etter ble forskalingen revet før det ble lagt trekkør for strømkabel og fylt inntil med frostsiker masse. I januar 2021 var entreprenøren på plass og stablet en fin støttemur av granittstein.

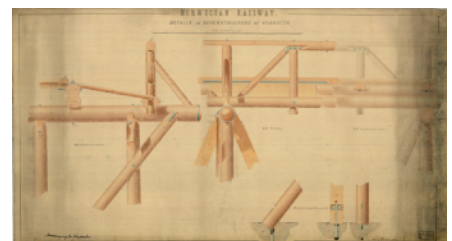


Etter ca. 550 arbeidstimer var T4 ferdig restaurert i juni, kun litt litterering gjensto. Tømmerstakene var både bøyd og frostsprengte, men ble rettet ut og sveiset. Med grunning og maling tar de seg godt ut på T4.



Nå kunne endelig restaureringen av G3 begynne. Understellet på G3 ble også sandblåst før det ble lagt på to strøk grunning samt ett toppstrøk i sort. All utvendig panel måtte skiftes, og spesialbestilt panel var allerede hentet i Aurskog. Dette ble grunnet og malt NSB-rød. Nytt takbelegg trengtes, og nye vinduer ble lagd og montert. Denne vogna er til og med bygd på Strømmens Værksted i 1922. Det gikk med ca. 700 dugnadstimer på G3-vogna.

Tømmerkonstruksjonen er oppført etter tegninger av [Robert Stephenson](#), sønn av damplokomotivets far George Stephenson.





I løpet av høsten 2021 ble det reist 3 seksjoner av understellet, og neste vår gikk arbeidet radig unna. I mai var alle 6 seksjonene satt opp. Oppå dette rammeverket ble det lagt syv stokker i 7-meters lenge vinkelrett på elva. Oppå disse igjen kom det 1,2 m lange stokker lagt på tvers og som understøtte for nye stokker på 4 meter

Det var lagd en flott modell i størrelse 1:50, og denne kom til nytte som monterings-veiledning. Med en ivrig dugnadsgjeng på 10-12 personer var fremdriften god.



På ettersommeren kom sjokket da det brant godt i gulvbordene på T4 i Kølabånn. Det var full brannutrykning. Uken før ble gjerdet rundt saga forsøkt påtent. Det var mistanke om en lokal pyroman. Det hadde tidligere vært brantilløp i en presenning i Kølabånn i tillegg til tagging på granittmuren i viadukten. Bekymringen ble så stor at den ferdigrestaurerte G3-vogna ble kjørt til Skedsmo for sikker vinterlagring.



Byggingen holdt fram gjennom hele høsten, og da vinteren kom til viadukten, var hele tømmekonstruksjonen ferdig.

Neste vår startet med å bytte det forkullete gulvet på T4. I viadukten ble det blant annet lagt netting på tømmekonstruksjonen for å dekke avstanden mellom skinnene. I juni 2023 ble skinnestregene og stoppbukken løftet på plass med solid kranhjelp. Det ble lagt tregulv på hele flaten, og i august kunne



G3 og T4 løftes på plass på ferdig skinnegang. Det kan nevnes at denne G3-vogna har vært i trafikk her på det opprinnelige sidesporet. Før vinteren kom var det satt opp gjerde rundt hele installasjonen.



Kilde:

Sagelva 1520/2020: Lørenskog Historielag, Sagelvas Venner, Skedsmo Historielag, 2020