

## **Orientering om status for situasjonen på Setesdalsbanen**

Viser til pålegg fra styret vedrørende statusrapportering for situasjonen ved Setesdalsbanen til hvert styremøte fram t.o.m juni 2011.

### **Status pr 4.1.11**

#### Diesellok Skd 307.

Motor tatt ut og levert Sørlandet Sylindersevice for full overhaling. Pris kommer ann på hva som avdekkes etter demontering. Avtale: Tett dialog med avdelingsleder.

Trykklufttank utmontert og klar for inspeksjon /trykktesting og godkjenning.

Påbegynt arbeid med avmontering av akslinger med hjul som etter avtale skal dreies ved Mantena, Gorud.

Luftventiler blir tatt ut og skal også sendes Mantena for revisjon samtidig med hjulene.

#### Damplok nr 5

Har vært utført noen mindre arbeider ved en arrangert dugnadskveld. Kan ikke se noen problemer som fører til at dette loket er driftsklart i god tid før sesongstart.

#### Damplok nr 6

Det er gjennomført utvidet kjelekontroll, både ut og innvendig. Kjele godkjent for videre bruk, men vil måtte fornyes i løpet av 5 år. Ny rørpakke (122stk damprør) og 7 nye stagbolter blir levert ferdig montert av Parat Halvorsen i Flekkefjord uke 8. Det arbeides nå med å få Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter til å sanblåse og innvendig overflatebehandle vanntankene, disse må være på plass før montering av loket kan starte. Det arbeides nå med drivverk og loket skal løftes, akslinger frigjøres for kontroll av hjullagere og utskifting av smøreputer som ventes fra England. Dersom det ikke oppstår uforutsette hendelser, så antas loket klart til bruk ca 1. juli.

### Personvogn Co 333

Prosjektet er i jevn og planlagt fremdrift. Prosjektet er nå fullfinansiert etter at banen nylig mottok etter søknad kr 133.000,- fra Norsk Jernbanemuseum. Vogna skal etter planen være godkjent og klar til trafikk sesongen 2012.

### **Utfordringer**

Trekraftmateriellet har over flere år blitt skadelidende over for svak økonomi som har fått det resultat at en har kun utført reparasjoner og ikke gjennomgripende revisjoner. På denne måten blir materiellet til slutt i en slik generell tilstand at det sikkerhetsmessig ikke kan godkjennes til bruk for persontrafikk.

For å unngå dette i fremtiden må det bygges på gode og oversiktlige planer og de tunge og kostbare revisjoner som kjele og motoroverhalinger m.m. må komme planmessig og finansieringen må legges til rette i samme takt. For å kunne opprettholde stabil drift er det nødvendig å få fremdrift på renoveringen av damplok nr 2 innen 2013 fordi lok 5 skal ha omfattende kjelerevisjon og lok 6 er for svakt til å være eneste damplok da det ikke kan trekke det nødvendige antall vogner som eneste trekraft.

Det er alt for mange oppgaver og kompetanseområder å ivareta i verksteddriften med kun 2 ansatte mekanikere hvorav den en er ute på sporet 7 mnd av året. Mange arbeidsoperasjoner er også av en slik karakter at det ikke er tillat for en person å utføre disse av sikkerhetsmessige årsaker.

Problemene med motorvogn og diesellok skyldes at dette er materiell hvor det har vært frivillige som har hatt ansvaret i alle år. Innsatsen har gått ned og VAM Setesdalsbanen har heller ingen myndighet til å sette tidskrav. Rapportering/tilbakemelding har også manglet. Under reparasjonene på lok 307 har derfor avdelingsleder, som rent tilfeldig, har noe kompetanse på dieselmateriell måtte delta som mekaniker.

**Kjøresesongen 2010 vil uansett være sikret innenfor det materiell som ble benyttet i 2010.**

Trygve Johansen

Avdelingsleder

VAM Setesdalsbanen