



---

## 47/11 Setesdalsbanen

---

### Går til

Styrets medlemmer

### Styremøte

18. oktober 2011

### Saksbehandler

Trygve Johansen, John Olsen

---

### Saksfremlegg

#### *Status VAM Setesdalsbanen pr 11. oktober 2011*

Det har over tid vært uttrykt tvil om VAM Setesdalsbanens status og evne til å prioritere jernbanedriften. Det er også uttrykt bekymring fra Setesdalsbanens venner angående sesongen 2012. Jeg har også bekymring for sesongen 2012, men ikke på grunn av materiellet eller banen, men på grunn av at vi mangler dekning av stilling som Driftsleder og ansvarlige på diesel og damp til å foreta prøving og godkjenning av materiellet før sesongstart. Driftsleder/ansvarlig for jernbanedriften kan etter banens sikkerhetsreglement bare dekkes av person som har godkjent utvidet sikkerhetskurs og innehatt slik godkjenning i minst 3 år. Personer med denne kompetanse finnes i hovedsak i det frivillige miljø, men det virker som det er svak interesse for å påta seg slikt ansvar.

#### **Status togveien / sporet**

I 2011 har det vært en stor innsats på sporet mellom Beihølen dam og Grovane stasjon. Jernbaneverket bevilget midler til en ekstra 50% stilling som jernbanearbeider, i tillegg har VAM benyttet 4 sesongarbeidere i 5 uker.

Det er byttet ut 423 sviller. Mange underlags- og skjøteplater, nye skinnespiker og hakebolter. Det er foretatt reparasjon og utskifting av planovergang på Steinsfossveien og Røyknes. Noe utskifting av ballastgrus, pakking av sviller, justering av spor, kontroll og justering av kurvatur, rydding av kratt, kontroll og godkjenning av broer og tunnel samt



fjellrensk. På grunn av til dels store nedbørsmengder, er det også foretatt grundig rensk av stikkrenner og kulverter.

### *Konklusjon*

Jernbanesporet har ikke vært i bedre stand siden banen ble nedlagt i 1962.

### **Status verkstedsdriften**

Verkstedet har utført sine oppgaver i hht vedlikeholdsplan 2011 som er vedtatt av Driftsutvalget høsten 2010. Personellet har arbeidet målrettet med sine oppgaver i prioritets rekkefølge. Personellet er rutinerne i forhold til de oppgaver de skal utføre og eventuelle problemer har vært løst etter hvert som de har blitt avdekket. Problemer har i all hovedsak vært av en slik art at det har vært behov for å stille økonomiske resurser for å kunne sette i bestilling arbeider som må utføres eksternt, dette kan f.eks være støping av nye deler til damplok når det ikke lenger er forsvarlig å reparere det gamle. Verkstedet har fungert bra, ut fra den forutsetning at det kun er 2 mekanikere. Vi har gjennom hele året engasjert en pensjonist på timelønn for å forsterke innsatsen, noe som har vært avgjørende.

### **Status materiellet 2011**

**Vognmateriell :** Alt vognmateriell godkjent etter kontroll og ettersyn.

**Damplok:** Lok nr 5 ble klargjort og mindre feil/mangler utbedret.

Lok 6 gjennom gikk full kjelerevisjon og skifting av 124 damprør og flere andre rørforbindelser. Alle langstagbolter skiftet. Alle manøverventiler reparert og justert. Ny isolasjon av kjele.

**Dieselmateriell:** Lok 307 gjennomgikk hovedrevisjon. Motor og drivverk ble heloverhald.

Hjul sendt til justering og dreining ved Mantena, Grorud. Bremsesystem overhald.

Trykklufttank kontrollert av Norsk kjelekontroll. Hydrauliske ventiler, trykkluftventiler og manøverventil revidert ved Mantena, Grorud. Ved dugnad ble loket malt både inn- og utvendig. (ikke påkrevd for godkjenning).



**Prosjekt vogn 333:** Vogna går i 2012 inn i siste fase av renoveringen og planlegges ferdig godkjent og driftsklar våren 2012.

### **Oppgaver som må utføres før sesongen 2012**

**Vognmateriell:** Boggirevisjon vogn Co 12 , vogn Cfo 737 og Co 335 skal justeres i forhold til sidehelling av vognkassene. Alle vogner skal gjennom årskontroll.

**Damplok:** Lok 5 skal gjennom 4 årskontroll på kjele. Dette medfører full avkledning av kjele og ultralydkontroll skal utføres av Norsk kjelekontroll. Loket skal løftes av hjul/akslinger og alle lager skal kontrolleres og justeres. Drivlinjen skal justeres og lager kontrolleres. Omfattende og tidkrevende jobb og krever full innsats fra desember 2011 til april 2012.

Lok 6 skal utføres ultralydkontroll av innvendig fyrkasse. Medfører utmontering av askekasse og rengjøring samt tilbakemontering. Arbeidet utføres innimellom arbeid på lok 5 og ultralydkontroll foretas på begge enheter samtidig.

**Diesellok:** Vanlig årsettersyn og service på lok 307. Samme for Robel 12. Dersom ledig kapasitet skal Robel 10 revideres mtp bremses og hjul, men gis ingen prioritet.

Under forutsetning av at nødvendig økonomi er til stede og at vi kan fortsette å engasjere Silvio Trdoslavic på timelønn, skal det være kurant å komme i mål til sesongen 2012. Snekker Aaudar Aasheim går av med pensjon 1 april 2012. Prosjektet 333 er da inne i sin siste fase etter 5 års Renovering. Vogna vil ikke være ferdig 1. april. Det er brukt ca 3 mill kr i prosjektet. Dersom dette prosjektet skal kunne ferdigstilles, må vi inngå en avtale med Aaudar Aasheim om at han engasjeres som pensjonist til vogna er ferdig våren 2012. Det er også behov for å styrke innsatsen i prosjektet ved at en annen pensjonert snekker engasjeres på timelønn fra januar 2012 for å styrke og sikre at prosjektet blir ferdigstilt.

### **Øvrig arbeid knyttet til Vest-Agder museet Setesdalsbanen**

Den 20. september 2011 ble det gjennomført et fellesmøte med Stiftelsen Setesdalsbanen og Setesdalsbanens venner. Det er i ettertid mottatt to brev, ett fra Stiftelsen og ett fra venneforeningen . Brevene ligger vedlagt saken.



Det er videre avtalt møte med Vennesla kommune og Vest-Agder fylkeskommune. Møtet vil bli avholdt før neste styremøte og refereres muntlig i møtet.

**Vedlegg :**

Brev fra Stiftelsen Setesdalsbanen, datert 4. oktober 2011, mottatt 10. oktober 2011.

Brev fra Setesdalsbanens venner, datert 26. september, mottatt 12. oktober 2011.

**Forslag til vedtak:**

Styret tar saken til orientering.

**Vedtak:**

---

**Vest-Agder-museet IKS**

Odderøya 17

4610 Kristiansand

tel 38 12 03 50 post@vestagdermuseet.no