

På banen

NR. 53 - desember 2024 Årgang 31



Renoveringen av Rise stasjonsbygning er fullført

Lokomotiv og vogner på Treungen-banen i smalsportida

Sykkelturen Nelaug – Arendal



Arendalsbanens Venner

Arendalsbanens Venner (AbV), stiftet den 26. oktober 1989, har som formål å:

Arbeide for økt bruk av Arendalsbanen og for at tilbudet på banen forbedres.

Bruke banen aktivt til egne arrangementer av kulturell og sosial art.

Arbeide for å ta vare på miljøet langs banen, samt å samle inn og formidle kunnskap om Arendalsbanens historie.

Postadresse:
Arendalsbanens Venner, Jernbaneveien 781,
4820 Froland.

Hjemmeside: www.arendalsbanen.no

Foreningens styre - 2024

Leder:	Kjell Espeland Halvorsen Tlf.: 93 85 04 23
Nestleder/ Sekretær:	Knut Brørvik Tlf.: 48 10 18 92
Kasserer:	Rune Vindholmen Tlf.: 91 15 76 99
Styremedlem:	Steinar Andersen Tlf.: 98 45 47 01
Styremedlem:	Andreas Westheimer Tlf.: 90 02 23 72
Varamedlem:	Arne Martin Gimse Tlf.: 90 93 33 48
Varamedlem:	Asbjørn Dvergsnes Tlf.: 45 29 65 41
Varamedlem:	Karl Uhlen Haugland Tlf.: 92 80 74 27

På banen

"På banen" er medlemsbladet til Arendalsbanens Venner. Bladet inneholder nytt fra foreningen, Bane NOR, Go-Ahead Nordic og annet jernbanestoff av interesse.

Redaksjonen:
Arne Martin Gimse, Tlf.: 90 93 33 48
E-post: arnegi@online.no

Postadresse:
Arendalsbanens Venner, Jernbaneveien 781,
4820 Froland.

Forsidebilde:
En søndag i juni 1984. Toget med direktevogna fra Arendal til Oslo Vestbanestasjon har nettopp ankommet Nelaug, og straks kommer dagtoget fra Stavanger i spor 4. Motorvogna er en av de eldste type 86-vognene, levert til NSB fra Strømmens Verksted i 1940.
Foto: Andreas Westheimer

Innhold

Leder	3
Renoveringen av Rise stasjonsbygning	4
Lokomotiv og vogner på Treungen-banen	6
Bruk Arendalsbanen ut på tur!	9
Sykkelturen Nelaug – Arendal	11
Årsmelding 2023	16
Togruter 2025	19

Baksidebilde:
Arendalsbanen ved Flatenfoss
11. oktober 2024.
Foto: Arne M. Gimse

Leder



Av Kjell Espeland Halvorsen

Foreningen Arendalsbanes Venner har nå eksistert i 35 år. Vi startet opp i en tid da de fleste sidebanene i Norge ble lagt ned, og også vi opplevde trusselen om nedleggelse. Elektrifiseringen av Arendalsbanen i 1996 ga derimot noen år med stor optimisme. Samferdselsmyndighetene og NSB sviktet imidlertid ved at det etter elektrifiseringen ikke ble satt inn nye direktetog mellom Arendal og Oslo.

35 år senere er Arendals-banen fortsatt i daglig drift, men tilbudet i dag er ikke godt nok til at toget blir førstevalget for en reise mellom Arendal og Oslo. De aller fleste velger veitransport.

Vår forening arbeider fortsatt aktivt for økt bruk av Arendalsbanen, og samtidig tar vi godt vare på den freda stasjonsbygningen på Rise.

Direktetog

Arendalsbanen/Sørlandsbanen trenger en langtidspan. Hele regionen bør samle seg for å kjempe fram et togløft. I vår landsdel må vi legge press på sentrale styresmakter slik at det utarbeides konkrete planer for direktetog mellom Oslo og Arendal. Nelaug stasjon bør utvikles til å bli den jernbanestasjonen i landet der deling og skjøting av togsett skjer flest ganger i døgnet.

Norske Tog AS skal kjøpe mange nye tog i nær fremtid, og de har en opsjon på 66 firevogns langdistansetogsett hos sveitsiske Stadler. Slike togsett bør i fremtiden kjøres til og fra Arendal stasjon. Togbytte på Nelaug for reisende med Arendalsbanen må unngås hvis passasjerene skal komme tilbake til toget. Vi må snart kunne sette oss godt til rette i et høykvalitetstog på Arendal stasjon for så å bli fraktet helt til Oslo uten togbytte. Dette er et «must» for at Arendalsbanen skal kunne konkurrere om de reisende, og for at Arendalsbanen skal kunne få en viktig betydning i fremtidens transportavvikling. Vi må ta i bruk det utslippsfrie toget i lang tid større grad enn i dag!

Jernbanereformen

Oppdeling av landets langdistansetrekninger i tre forskjellige trafikkpakker, var ingen god ide. Norge er et lite jernbaneland. Alle langdistansetrekningene bør driftes av ett og samme jernbaneselskap. Vi må også få tilbake lavprisbillettene som kan gjelde på alle landets togstrekninger. Togmateriell og personell må kunne benyttes over hele landet ved behov, og ikke være bundet opp til enkeltstrekninger slik det er i dag. Et veldrevet nasjonalt togselskap med høy grad av service må vi kunne få til i Norge. Et slikt selskap må ha som primær oppgave å utvikle det aller beste togtilbudet. Bussdrift bør overlates til private aktører.

Punktlighet

Bane NOR, Norske Tog AS og Go-Ahead Nordic har en stor jobb å gjøre for å gjenreise tilliten til toget. Skinnegang, strømforsyning, signalanlegg og alle togsettene må være i orden for at passasjerene skal vende tilbake til toget, og for at vi igjen kan stole på togtabellen!

Bruk banen

Da vi i 1989 startet opp Nelaugbanens Venner var hovedbudskapet vårt: BRUK BANEN. Gjennom våre mange ulike arrangementer fikk banen mye og god oppmerksomhet i media.

Befolkningen brukte virkelig banen på 1990-tallet. De jernbaneansvarlige har imidlertid ikke i ettertid klart å utvikle et høykvalitets reisetilbud til og fra Arendal stasjon.

Vi bør fortsette å bruke banen. Vi minner om de lokale mulighetene til å oppleve steder og vakker natur mellom Arendal og Nelaug. Som omtalt i bladet kan det gjennomføres flere fine vandreturer ved å ta toget til Bøylestad og gå derfra til Flaten eller til Froland stasjon.

Sykkelruta Nelaug – Arendal feirer også 35-årsjubileum i år. Go-Ahead Nordic innførte i sommer gratis frakt av sykler på Arendalsbanen. Dette er en flott jubileumsgave fra togselskapet. Vi anbefaler både enkeltpersoner, familier og vennegrupper å planlegge flere turer gjennom sykkelløypa kommende sesong.

Rise stasjon

Rise stasjonsbygning er nå ferdig restaurert utvendig. Arbeidet har pågått over tre år. Firmaet Bøylestad Moen AS har utført et flott renoveringsarbeid, og aktive foreningsmedlemmer har stått for alt malerarbeidet. Vi er veldig stolte av resultatet!

Nå gjenstår privetet. Dette uthuset, som også er fredet, skal bli like fint som stasjonsbygningen.

Arendalsbanen – mer enn en sidebane

Jernbanedirektoratet skal gjøre en grundig vurdering av både omfang og inndeling av dagens trafikkavtaler for persontogtransport, utarbeide en strategi for fjern-togstrekningene og revurdere trafikkpakkene. Dette arbeidet skal være ferdig i februar 2026.

Det kommende året skal vår forening bruke godt til å fortelle hva som vil gi økt bruk av Arendalsbanen. Banen er i god teknisk stand, men lokaltogene er over 40 år gamle.

Vårt mål er at befolkningen, politikerne i Arendal, Agder fylkeskommune og stortingsrepresentantene fra Agder sammen arbeider for at Arendal stasjon blir endestasjon for direktetog mellom Oslo og Arendal! Arendalsbanen bør bli noe langt mere enn en tilbringerbane til Sørlandsbanen!

Snakk høyt om dette i alle sammenhenger!



Av Ole Emil Pedersen

Renoveringen av Rise stasjonsbygning er fullført

Siste trinn på Rise stasjon er ferdig. Det ble utført arbeid på kledning, vinduer, veranda og bindingsverk på sørøstre gavlvegg.

Kledningen på gavlvegg ble skiftet

Gavlveggen hadde store råteskader i kledningen og på bakenforliggende bindingsverk. Toalettbygget fra 1950-tallet hadde en dårligere materialkvalitet enn resten av bygget. I tillegg var det brukt vannbasert maling på et tidligere tidspunkt. Vi vurderte det til at all kledning på tilbygget måtte skiftes ut. Det ble høvlet ny kledning av malmfuru helt lik den originale.

Kledningen ble demontert og råteskadene i bindingsverket reparert. Toppsvillen ble skiftet i full lengde og enkelte stolper spunset.

Ny isolasjon

Isolasjonen som var i veggen var sunket og dårlig. Vi utnyttet at kledningen var demontert til å skifte ut isolasjonen til trefiberisolasjon. I himlingen var der Rockwool. Denne var i grei forfatning og ble bevart. Det var greit klima på det lille kaldt loftet

takket være ventilene som er på hver side. Det er viktig at disse ikke blir malt igjen eller tettet på noe vis.

Det ble gjort en spuns på en av ås-endene. Det var ikke råteskade som gikk videre inn i konstruksjonen, og spunsen kunne gjøres enkelt fra utsiden. Sperren ble jekket noe opp slik at man kunne få byttet den aktuelle delen. Sperren ble så lagt ned på igjen med passe trykk slik at skjøten strammet seg. Det ble skiftet enkelte bord på kledningen i 2. etasje. I tillegg ble det skiftet ut noen «pynteklosser» rundt vinduer og belistning.

Verandaen

Verandadekket ble skiftet for å sikre mot vannlekkasje og forbedre overganger som ikke var tilfredsstillende på det gamle. Vi demonterte rekken og lagde noen stolpesko som stiver rekken godt opp. Trallverket som lå oppå pappen ble fjernet da dette samlet mye vann og var begynt å råtne. Det ble bestemt å ikke legge noe tilbake og kun ha sveisepappen som dekke. Pappen ble sveiset opp bak kledningen i sammenheng med at det ble gjort reparasjoner på kledningen.



Vinduene restaurert og gavlveggen malt

Vinduene på gavlveggen ble restaurert av Bøylestad Moen og malt av medlemmene i Arendalsbanens Venner. Arendalsbanens Venner har også vasket, skrapet og malt hele veggen. Det ble brukt kvistlakk før førstestrøket med maling på den nye kledningen. Det ble malt to strøk med Linomal linoljemaling.



Bøylestad Moen AS

RESTAURERING LAFTING TILBYGG NYBYGG

952 37 205

958 78 517



Av Rune Vindholmen

Lokomotiv og vogner på Treungenbanen i smalsportida

Då jernbanen kom til Åmli i 1910 var han eit stort framsteg for kommunikasjonen, men lokomotiva og vognene som gjekk der frå starten av var langt frå nye. Banen måtte nøye seg med godt brukt materiell som var blitt ledig då andre strekningar nyleg hadde blitt bygd om til normalspor (Vossebanen i 1904 og Randsfjordbanen i 1909).

Ved opninga hadde banen 5 lokomotiv, 15 personvogner og snautt hundre godsvogner. Lokomotiva var bygde i åra 1864-73. Dei eldste personvognene var også frå 1860-åra, medan andre stamma frå Vossebanen si opning i 1883.

Då banen blei forlenga til Treungen i 1913 kom det meir materiell, og denne gongen var det heilt nye køyretøy jernbanen kunne by fram: to lokomotiv, fem personvogner, tre konduktørvogner og 53 godsvogner. Denne blandinga av gammalt og nytt var typisk for banen gjennom heile smalsportida. I tida fram til 1935 var materiellparken relativt stabil, men nokre utskiftingar skjedde frå tid til annan. To av dei eldste lokomotiva kunne til dømes erstattast av nyare i 1924, men samstundes måtte

banen avlevere to av dei nye vognene frå 1913 til Jærbanen i 1916/1919. Trafikken og behovet var større der.

Fleire typar damplokomotiv var i drift på Treungenbanen i kortare eller lengre tid, men særleg to typar dominerte og kan omtalast litt nærmare. Type IV var ein talrik arbeidshest som blei brukt på nesten heile det norske smalsporenett. Beyer, Peacock & Co i Manchester leverte 25 slike mellom 1866 og 1882. Dei var små og trakk ikkje all verdens, men dei var driftssikre. Nokre gjekk i nesten 70 år! Toppfarten var 55 km/t. Driftsklare vog dei snautt 20 tonn, med største akseltrykk 7,4 tonn. Dei hadde rom for 0,4 tonn kol og 1,4 tonn vatn, noko som ikkje alltid rokk så langt om både toget og føret var tungt. Særleg vatn måtte ofte etterfyllest undervegs, og dette forklarar også kvifor det blei bygd så mange vasstårn mellom Arendal og Treungen. På det meste var fem slike i drift på Treungenbanen, det siste heilt til 1942!

Type XXIII var dei vanlegaste smalspordamplokomotiva. 33 stykk blei levert i tida 1901-17, og var i



bruk på mange banar nesten heilt til det var slutt på smalspordrift i Noreg. Toppfarten var 60 km/t. Dei vog 37 tonn driftsklare, med største akseltrykk 6,7 tonn. Tenderen (kolvogna) romma 2,2 tonn kol og 4,5 tonn vatn. Thunes Mekaniske Verkstad leverte to slike til Treungenbanen i 1913. Dette var dei største smalsporlokomotiva på banen, og dei blei brukt der heilt til 1935. Tre andre av typen gjekk også på banen mellom 1942 og 1946.

Personvognene kom i mange variantar, og det er ikkje plass til å skildre dei alle detaljert. Dei eldste vognene var toaksla såkalla karétar. Kvar kupé hadde separate utgangsdører, og det var ikkje gjennomgang i vognene. Nyare vogner var oftast boggvogner, som gjekk betre på sporet og gav større og meir rommelege kupéar med gjennomgang. Vognene hadde sitteplassar på 2. eller 3. klasse (berre sovevogner og salongvogner blei rekna som 1. klasse, og slik luksus hadde ikkje Treungenbanen). På 3. klasse var det trebenkar og 8 plassar pr. kupé, medan 2. klasse hadde mjukare stoffsete (plysj) og 6 plassar. Nokre vogner hadde konduktørvandling, andre også postavdeling.

Oppvarming var det dårleg med i dei eldste vognene, og i desember 1915 klaga ein passasjer som reiste mellom Treungen og Åmli «i 21 Graders Kulde og frøs, saa Tænderne klapret.» Nokre vog-

ner hadde ein ved- eller koksomn inne i kupeen. Seinare kom det koksomnar under vognkassa, åkalla schweizerapparat, der oppvarma luft blei ført i røyr inn i kupeane. Lyset kom frå parafin-ampere i taket.

Korleis såg då eit typisk tog på Treungenbanen ut i smalsportida? Det hadde alltid ei konduktør- og reisegodsvogn. Banen hadde postekspedisjon fram til 1935, og nokre tog hadde difor også ei vogn med postavdeling. Ei vogn hadde nokre plassar på 2. klasse, og så var det ei eller fleire vogner med 3. klasse, alt etter behovet. Trafikken på 2. klasse var minimal, dei færreste hadde råd til det, og frå 1924 var det berre 3. klasse i toga. Alle toga var i starten såkalla «blanda tog», det vil seie at i tillegg til personvognene tok dei også med seg godsvogner. Først i normalsportida blei det meir vanleg å køyre eigne godstog.

Hausten 1927 fekk Treungenbanen to heilt nye motorvogner, og ei tredje i 1930. Desse utvikla og bygde Statsbanane sjølve ved verkstaden i Trondheim. Dei vog om lag 10 tonn, og hadde ein seks-sylindra bensinmotor på 100 hk og 24 sitteplassar. Dei kunne også trekke med seg to-tre vogner om nødvendig. Toppfarten på 55 km/t var ikkje høgare enn for damplokomotiva, men køyretidene kunne likevel kuttast samstundes som det blei mogleg å



3

stoppe fleire stader. Men komforten var nok ikkje så mykje betre, og det blei klaga på at å reise med desse var som å sitje på ein treskjemaskin! Like fullt gjekk dei heilt til det var slutt på smalsporet i 1946.

Då Sørlandsbanen kom til Nelaug i 1935 blei strekninga Nelaug – Arendal samstundes bygd om til normalspor. Framleis var det smalspor til Treungen, men behovet for materiell blei mindre. Dessutan var det mindre plass i lokomotivstallen i Treungen enn i Arendal. Nokre lokomotiv og vogner blei flytta til andre banar som framleis hadde smalspor (Setesdalsbanen, Jærbanen og Vestfoldbanen), og elles blei dette eit høve til å kvitte seg med det eldste og mest slitne. I desse åra var det også mykje utskifting av både lokomotiv og vogner på Treungenbanen.

Lite av materiellet som gjekk på Treungenbanen i smalsportida er tatt vare på. Ingen av damplokomotiva eksisterer, om ein ser bort i frå Setesdalsbanen sitt lokomotiv nr 5, som var utlånt til Treungenbanen ei tid før omlegginga til normalspor. Ei av konduktørvognene frå 1913 kom til Setesdalsbanen i 1946, og går framleis i museumstoga der. Der finns også ei personvogn som er heilt lik dei nyleverte boggivognene med 3. klasse frå 1913. På jernbanemuseet på Hamar er det utstilt ei motorvogn lik dei som kom i trafikk i 1927. Vognkasser blei av og til selde til private som hytter eller reiskapsbuer, og har blitt funnen på dei merkelegaste plassane. Vognkassa frå ei godsvogn står framleis langs sporet mellom Nelaug og Simonstad, men er snart rotna heilt vekk.

Sommaren 1946 kom endeleg normalsporet heilt til Treungen, og med det kom det andre lokomotiv og vogner til banen. Det får vi skrive meir om neste år!



4

Kjelder:

Thor Bjerke, Ove Tovås: Togbytte på Nelaug, Norsk Jernbaneklubb 1989
 Thor Bjerke, Dag Chr. Halvorsen: Ta plass – Personvogner i Norge, Norsk Jernbaneklubb 2023
 Thor Bjerke m.fl.: Tog til alle tider. Jernbanens drifts- og ruteopplegg. Bind 2. Norsk Jernbaneklubb 2020
 Thor Bjerke m.fl.: Damplokomotiver i Norge. Norsk Jernbaneklubb 1987

1. Motorvogn 2655 kom ny til Treungenbanen i 1927, og gjekk der heilt til normalsporet kom i 1946. Her er vogna på Nelaug i 1939, saman med ei av konduktørvognene frå 1913.
 Foto: Anders Beer Wilse, Norsk Folkemuseum
2. Vogn C16 blei levert til Randsfjordbanen i 1869. I 1909 kom ho til Treungenbanen, og var i bruk heilt til 1935!
 Foto: Ukjend, Norsk Jernbanemuseum
3. Damplokomotiv type XXIII var dei største som gjekk på Treungenbanen i smalsportida. Her er eit slikt lokomotiv i Drammen i 1947.
 Foto: Bartholomæus Rummelhoff, Norsk Jernbanemuseum
4. Eit typisk tog då Treungenbanen var ny. Lokomotivet er av type IV frå omkring 1870. Første vogn er ei konduktørvogn, deretter ei 3. klassevogn, begge levert i 1913. Siste vogn er truleg også frå omkring 1870 med 2. klasse og postavdeling.
 Foto ca 1915: H. Wergelands Kunstforlag, Norsk Jernbanemuseum

Bruk Arendalsbanen ut på tur!

Dersom dere vil ut på tur finnes det mange muligheter langs Arendalsbanen i kombinasjon med en togtur.

- Ta toget til **Nelaug** og gå langs sykkelruta til Flaten. Tog tilbake fra Flaten.
- Ta toget til **Bøylestad** og gå langs lite trafikkerte veier på vestsiden av banen til Froland eller Blakstad.
- Ta toget til **Bøylestad** og gå langs skogsbilveien på vestsiden av elva opp til og over Haugsjødammen, og videre langs sykkelruta opp til Flaten. Tog tilbake fra Flaten. Nærmere beskrivelse på neste side.
- Ta toget til **Froland** og følg stien videre til **dagsturhytta Krossbu**. Turen starter på andre siden av bommen. Følg skiltene.

Arendalsbanens Venner har pusset opp ekspedisjonsbygningen på den nedlagte Haugsjø holdplass. Dette er nå blitt et flott sted for en rast for alle som kommer langs sykkelruta mellom Nelaug og Arendal eller er på vandretur langs banen.

Ta en dagstur til Nelaug!

Her er en trivelig kafé; Møteplassen, like i nærheten av stasjonen. Kaféens åpningstider kan variere, så det kan være lurt å sjekke disse på forhånd. Søndager er kafeen vanligvis stengt.

Badeplass med grillhytte og sandstrand finner du ved Nelaugvannet en kilometers gange fra stasjonen, og en av Åmlis 20 topturer starter like ved lokomotivstallen. Dette er rundløyper på 1,7 og 3,7 km. til Follaldsfjell som ligger 220 m.o.h. Langs den korte løypa finnes krigsminner med rester av skyttergraver og skytestillinger.



Aktuelle togavganger fra Arendal:

kl. 06.13 (ma-fr), 08.10 (ma-lø), 10.10, 12.10, 14.10, 16.10, 18.10, 20.10.

Toget stopper ved behov ved:

Stoa, Bråstad, Rise, Blakstad, Froland, Bøylestad og Flaten.

Fra Nelaug kl. 07.00 (ma-fr), 09.00 (ma-lø), 11.00, 13.00, 15.00, 17.00, 19.00, 21.30, (21.15 lø).

Billettpriser: Voksen kr. 52, barn kr. 13, honnør kr. 26. Sykkel er gratis.



Sykkeltur: Nelaug - Arendal

De idylliske og nesten bilfrie veiene på den rundt fire mil lange strekningen Nelaug – Arendal er ideelle for sykkeltur. Se nærmere beskrivelse på de neste sidene og kart på baksiden.

Sykkeltur Åmli – Treungen anbefales også

I juni 2020 åpnet en ny 35 km lang sykkelrute mellom Åmli og Treungen, som for en stor del følger traseen til den nedlagte Treungenbanen. Her kommer du forbi nedlagte stasjoner, vanntårn, flere flotte broer og også en tunnel. Det er satt opp infotavler flere steder underveis som forteller historien til stedene langs banen. Kart og nærmere turbeskrivelser finnes også på nettsiden til Arendalsbanens Venner: www.arendalsbanen.no

Anbefalt vandretur fra Bøylestad til Flaten

Vi anbefaler vandreturen fra Bøylestad til Haugsjådammen og videre opp til Flaten. Dette er en strekning på 9,5 km. som i vanlig gangtempo tar ca. to og en halv time. Beregn fire og en halv time på turen – da er det rikelig tid til gode pauser ved Haugsjå gamle stoppested og på det idylliske neset like før Flaten stasjon.

Tog fra Arendal kl. 10.10 ankommer Bøylestad stoppested kl. 10.34. Retur fra Flaten kl. 15.04 med ankomst Arendal stasjon kl. 15.37. Alternativ er fra Arendal kl.12.10 med retur fra Flaten kl. 17.04, eller kl. 14.10 fra Arendal med retur fra Flaten kl. 19.19. Det er også mulig med tidligtur hverdager fra Arendal kl. 08.10 med retur fra Flaten kl. 13.04.

TURBESKRIVELSE:

Ca. 100 meter oppe i bakken mot vest fra Bøylestad stoppested tar man opp til høyre og følger traktorveien. Det er merket med blått langs løypa.



Etter ca. 350 m. går en sti opp til venstre, men følg heller traktorveien rett frem. Løypa svinger seg etter hvert ganske bratt oppover. En merket sti tar av på høyre side som alternativ rute over Valleheia (191 m.o.h.) og kommer ned igjen sammen med traktorveien til grusveien ved Skytebanen.

Grusveien følges til Haugsjådammen. Herfra opp bakken forbi bommen til Bøylefossveien.

Ta til venstre og så første vei til venstre igjen ned bakkene til Haugsjå gamle stoppested.

Stasjonsbygningen står ulåst og her ligger også litt lesestoff.

Ingen tog stopper på Haugsjå. Hold god avstand til sporet!

Videre følges gamleveien nordover. Denne kommer ut på Bøylefossveien igjen etter 600 meter.

Ta til venstre og følg «Sykkelruta» forbi Kiland, Flatenfoss og til den flotte rasteplassen ute ved elva på neset ved Flaten. Beregn ti minutter herfra bort til stasjonen.

Dersom du laster ned apper på telefonen, anbefaler vi **NÅ** fra Bane NOR. Den viser togavgangene og viser også om toget er forsinket.

Skiturer

Fra **Bøylestad stasjon** kan du komme inn i løypenettet til Gauperå Løypelag. Når det er snø kjøres det opp flere løyper på vestsiden av Nidelva.

Ta f.eks. toget til Bøylestad stasjon fra Arendal kl. 08.10, (ikke søn), 10.10, 12.10, 14.10.

Gauperå Løypelag legger ut kart og info på nettet.

Se også hjemmesiden til Arendalsbanens Venner: arendalsbanen.no



SYKKELTUREN NELAUG–ARENDAL

Sykelruta Nelaug - Arendal ble merket i 1990, og siden har den gledet mange på tur med tog og sykkel. Det var Arendalsbanens Venner som tok initiativ til og skiltet sykkelruta. Ruta blir sett over hvert år.

Sykkelturen er rundt fire mil lang og går for det meste gjennom småkupert og naturskjønt terreng på lite trafikkerte veier. Enkelte strekninger har grovt veidekke. Turen kan gjennomføres på noen timer, men det anbefales å bruke hele dagen.

Fra Nelaug stasjon følger sykkelruta fylkesvei 412 de første to kilometerne. I starten er det ca. 800 meter med stigning, deretter nokså flatt terreng. Etter Smaltjenn tar man til høyre og følger grusveien mot Vimme. Der går veien til venstre, og stiger opp over en av tunnelene på Sørlandsbanen, deretter bratt ned til brua over Grytbekken og videre bort til veikrysset ved Flatenveien. Ta til høyre ned mot Flaten. Et par hundre meter etter holdeplassen, er det fine bade- og rastemuligheter på svabergene ute ved Nidelva.

Turen fortsetter på brua over jernbanelinja med vid utsikt utover vassdraget, videre forbi Flatenfoss kraftstasjon, Kiland og Haugsjå i retning Bøylefoss. Ta gjerne den lille runden langs gamleveien inn til Haugsjå tidligere stoppested og besøk den nyoppussede ekspedisjonsbygningen. Her er det fint for en rast.

Etter Haugsjå fortsetter man opp bakken tilbake til Bøylefossveien og følger så denne ned s-sving-ene forbi Bøylefoss kraftstasjon. Ta til høyre på Bøylestadveien videre mot Bøylestad. Like etter fagverksbrua er det en flott badeplass ved Nidelva. Når Bøylestadgårdene er passert, svinger sykkelruta mot venstre langs veien mot Hersel, deretter til høyre opp bakkene forbi Bjønnum og videre mot Lyngroth. Det går bratt utfor ned til Lyngrothgårdene, og stiger bratt igjen i retning Bjornes. Videre sykler man i småkupert terreng med idylliske vann langs veien fram mot snuplassen på Bjornesveien. Vær forberedt på at man før snuplassen må over ei bru med bom. Denne bommen må du gå under både med sykkel og deg selv. Herfra er det asfaltert vei videre. En avstikker inn



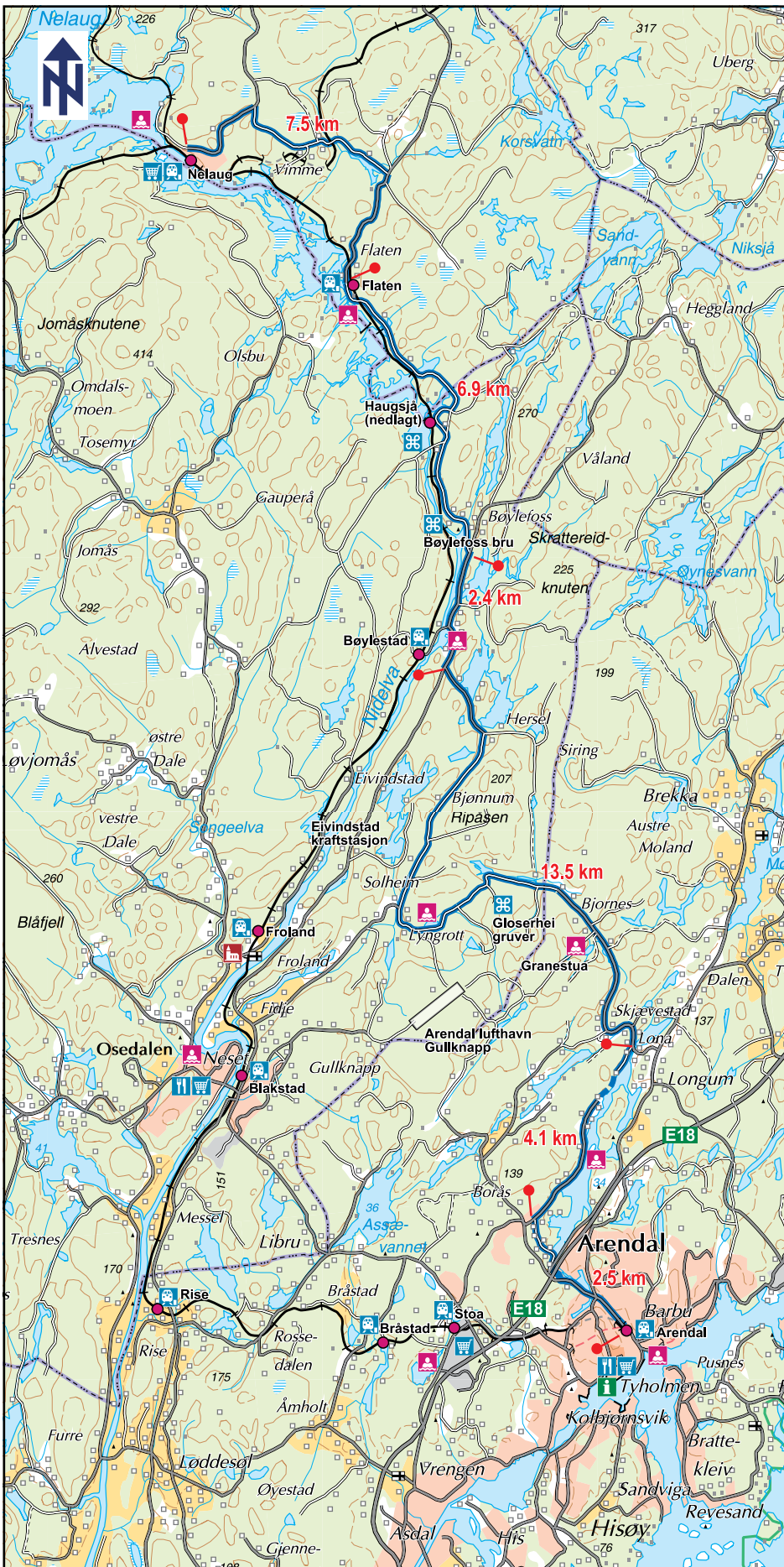
til Granestua og pause på den flotte verandaen der anbefales. Det er kun 500 meter inn dit.

Sykelruta fortsetter ned bakkene forbi Skjævestadgårdene til brua ved Lona. Her svinger man av til høyre langs Longumvannet til Gangdalen, og fortsetter derfra turstien, som er ca. 750 meter lang, bort til Eskestølveien. Følg denne veien til Myra, ta deretter til venstre inn på Gunhildsboveien ned mot Rånakanalen. Her tar du til høyre over kanalen, og følger gang- og sykkelstien langs Langsævannet tilbake til lyskrysset. Så ned Barbudalen til jernbanestasjonen.

Alternativ rute er å sykle fra Lona ut til Longum og følge gang- og sykkelstiene derfra langs fylkesvei 421 og 420 tilbake til jernbanestasjonen.

Billetter: Togbillett kjøper du på forhånd i Go-Ahead-appen eller i Entur-appen, på Go-Aheads nettside: go-aheadnordic.no, på automaten på Arendal stasjon eller hos Go-Ahead kundeservice tlf. 61 25 80 00. Billettpris er kr. 52 for voksen, kr. 26 for honnør og kr. 13 for barn (t.o.m. 17 år). Sykkel er gratis på Arendalsbanen. Hovedregelen er at du kan ta med sykkel på Arendalsbanen dersom det er plass. Du kan bestille plass, men det er sjelden nødvendig.

Vi anbefaler alle å ta med en taubit eller bagasje-stropp for å feste sykkel under togtransporten. I forbindelse med utbygging av Kilandsfoss kraftstasjon, vil det i byggeperioden være økt anleggs- og trafikk på veien mellom Bøylestad og Flatenfoss.










Nelaug- Arendal

Avstand: 38 km.
Underlag: Grus og asfalt.

Detaljert informasjon om turen
finder du på ut.no og
arendalsbanen.no



-  Jernbane med holdeplass
-  Sykkelrute på vei
-  Sykkelrute på sti
-  Turistinformasjon
-  Badeplass
-  Dagligvarer
-  Spisested





= Agder Sparebank

- på lag med deg

Tlf. 3700 4900



Bjarnes

HÅNDVERKSTJENESTER

Tlf.: +47 9867 9502
E-post: vb@bjarnes.no

Kalender 2025 til salgs!

Kalender fra Arendalsbanens Venner er klar for salg. Inntekten går til foreningens drift av Rise stasjon og museums-toget. Kalenderen inneholder både gamle og nye bilder.

Den kan kjøpes ved å ta kontakt med en av foreningens styremedlemmer eller på torsdagene på Rise stasjon. Det er også mulig å sende en melding til 909 33 348 (Arne M. Gimse) eller 938 50 423 (Kjell Espeland Halvorsen).

Pris kr.100,- + porto kr. 55,- hvis den må sendes. Du kan også bruke Vipps: #519888.

Skriv inn navn og adresse og betal kr. 100,- + 55 i porto = kr. 155,-.



Kun kr.100,-
(+porto kr. 55,- hvis den må sendes)

**Støtt oss gjennom
Grasrotandelen
til Norsk Tipping**

Vårt reg.nr. er:
983 449 743
Arendalsbanens Venner

Nytt fra styret

Den mest oppdaterte informasjonen fra Arendalsbanens Venner finner du på:

arendalsbanen.no

Bli medlem i Arendalsbanens Venner

Send en melding til 938 50 423 (Kjell E. H.) eller et brev/kort til vår postadresse: Arendalsbanens Venner, Jernbaneveien 781, 4820 Froland

Kr. 200,- pr år og kr. 300,- for familie/par.



Vårhalvåret 2025

Åpent venterom og dugnad på torsdager fortsetter.

Oddetallsuker på kveldstid kl. 19.

Partallsuker på dagtid kl. 10-15.

Årsmøtet holdes i februar/ mars.

Nærmere opplysninger om programmet vil du finne på hjemmesiden.





SHAREBOX[®]
Auto

**Automate your
Key Exchange
Service**

Deliver – Pay – Drive



**Trenger du maling, tapet,
gulv, hobby eller håndverkere?
Velkommen til oss!**



Kulor Stormo

Strømsbusletta 11, Arendal – Telefon 37 00 56 56
Åpningstider: Mandag-fredag: 07.30-18.00 Lørdag: 09.00-15.00

Årsmelding 2023

Årsmeldingen gjelder for perioden fra 1. januar til 31. desember 2023.

Årsmøtet

Årsmøtet ble avholdt på Rise stasjon 2. mars. Det var 17 medlemmer til stede.

Årsmelding og revidert regnskap for 2022 ble godkjent, og budsjett for 2023 ble vedtatt.

Valgene gav følgende resultat:

Leder:

Kjell Espeland Halvorsen - gjenvalgt for 1 år

Styremedlem:

Andreas Westheimer – ikke på valg

Styremedlem:

Knut Brørvik – ikke på valg

Styremedlem:

Rune Vindholmen – gjenvalgt for 2 år

Styremedlem:

Steinar Andersen – gjenvalgt for 2 år

Varamedlem:

Arne Martin Gimse - gjenvalgt for 1 år

Varamedlem:

Karl Uhlen Haugland - gjenvalgt for 1 år

Varamedlem:

Asbjørn Dvergsnes - ny, valgt for 1 år

Revisor:

Ann Brit Sangvik -gjenvalgt for 1 år

Revisor:

Hildur Gauperaa - gjenvalgt for 1 år

Valgkomite:

Dag Aanonsen og Arne Johan Ribe
- gjenvalgt for 1 år



Styrets arbeid

Vi har i perioden avholdt 7 styremøter. På første styremøte etter årsmøtet ble Knut Brørvik valgt til nestleder og sekretær. Rune Vindholmen ble valgt til kasserer.

- Søknad sendt Arendal kommune om drifts-tilskudd til lag og foreninger.
- Søknad sendt Riksantikvaren/Agder fylkeskommune om midler til videre bygningsmessige utbedringer og maling av Rise stasjon.
- Henvendelser til ulike instanser om det store behovet for økt satsing på Sørlandsbanen og Arendalsbanen med spesiell vekt på opprettelse av direktetog Oslo – Arendal.
- Møte med representanter fra Go-Ahead Nordic på Rise stasjon. Tema for møtet var forbedret reisetilbud på Sørlandsbanen og Arendalsbanen.

Innspill

Styret har sendt innspill til Samferdselsministeren, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Norske Tog AS, stortingsrepresentanter for Agder og til Go-Ahead Nordic.

Torsdagssamlingene

To torsdager i måneden har det vært samling på Rise fra kl. 10 – 14.30 med dugnadsarbeid, oppdatering av jernbanenyheter, diskusjoner og historiske tilbakeblikk.

De to andre torsdagene har vi arrangert tema-kvelder fra kl. 19 – 22.

Årets temaer har handlet om Nordlandsbanen og Ofotbanen, Kragerøbanen, Bybanen i Bergen, tog



i Sveits, museumsbaner i England, Nederland, Tyskland og Østerrike, togtur langs den franske middelhavskysten, tog i Norden og togekspeditør-tjeneste på Trengereid stasjon.

Stasjonsbygningen

Foreningens aktive medlemmer har utført et betydelig arbeid (471 dugnadstimer) med vasking, skraping og maling av veggene på pakkhuset og på stasjonen. Vinduer er blitt malt. Bøylestad Moen AS har utført det bygningsmessige utbedringsarbeidet. Bunnsviller er skiftet ut og brystningspanel er blitt erstattet. Vinduer er restaurert. Døra på nordøstveggen er også restaurert. Begge pipene er impregneret.

Vi har hatt leietaker i leiligheten i stasjonsbygningens andre etasje hele året.

Stasjonsparken

Plenene har blitt klippet og holdt i orden, og pryd-buskene har fått sin årlige nedklipping. Nytt bøketre er plantet ved privetbygningen.

Sykkelruta Nelaug – Arendal

Tre nye skilt er blitt satt opp i nedre del av ruta; ved Gunhildsboveien, Eidet og Rånakanalen. Til sammen er det nå 25 sykkelruteskilt i veikryss som viser ruta fra Nelaug til Arendal. Nytt opplag på 200 kart til utdeling ble trykket opp til årets sesong.

BM 86.24 og BFS 86.99

Togsettet har hatt nødvendig tilsyn. Motorene har blitt startet opp ved enkelte anledninger.

Internettside

Arne Gimse har hatt ansvaret for å legge ut informasjon og nye bilder på foreningens nettside.



Medlemsbladet

PÅ BANEN kom ut i begynnelsen av desember. Vi kunne bl.a. lese om hvilke utfordringer snøvinteren 1965-66 ga personalet på damplokomotivene, om krigsminner i heia ved lokstallen på Nelaug, og om restaureringsarbeidet på Rise stasjonsbygning.

Jernbanekalender

Kalender med historiske bilder og nåtidbilder fra Arendalsbanen ble også laget i år. Hele opplaget ble solgt ut. Mange takk til Arne Gimse, Andreas Westheimer og Rune Vindholmen for bilder og arbeidet med kalenderen. Vi takker Agder Sparebank og Go-Ahead Nordic for annonser på kalender-sidene. Takk også til ATL Grafisk AS for godt samarbeid om trykking av kalenderen og medlemsbladet.

Norsk Jernbanemuseum

Styremedlem Rune Vindholmen har holdt kontakten med Jernbanemuseet på Hamar.

BM 86 forum

Rune Vindholmen representerte ABV på møte i BM86-forum på Hamar 14. mars. Her utvekslet foreninger som er eiere av 86-materiell erfaringer med å ta vare på togmateriellet. Forenklede vedlikeholdsregimer var også i år et tema på samlingen.

Medlemmer

Arendalsbanens Venner har 189 medlemmer per 31. desember 2023 (familier regnes som to medlemmer).

Styret vil takke alle som har gjort en innsats for foreningen dette året. Det gjelder både på eiendommen på Rise, i vognene, utgivelse av medlemsbladet og utgivelse og salg av kalender.



På Bøylestad ligger det en flott bade plass ved Nidelva.

Foto: Kjell Espeland Halvorsen



ARENDA
L S
FOSSEKOMPANI



Togruter Arendal - Oslo/Stavanger - Arendal f.o.m. 15.12. 2024

	M-F	M-L	D	D	D	D	D	S-F	L
Fra Arendal	kl.06.13 *	kl.08.10	kl.10.10	kl.12.10	kl.14.10	kl.16.10	kl.18.10	kl.20.10	kl.20.28
Fra Rise	kl.06.23 *	kl.08.20	kl.10.20	kl.12.20	kl.14.20	kl.16.20	kl.18.20	kl.20.20	kl.20.38
Til Nelaug	kl.06.49	kl.08.47	kl.10.47	kl.12.47	kl.14.47	kl.16.47	kl.18.47	kl.20.47	kl.21.05
							S		
Fra Nelaug	kl.05.41**	kl.08.54	kl.10.53	kl.12.54	kl.14.56	kl.16.55	kl.18.53	kl.20.53	
Til Oslo	kl.09.25	kl.12.25	kl.14.25	kl.16.25	kl.18.25	kl.20.25	kl.22.45	kl.00.25	
				M-L	S-F		D		
Fra Nelaug			kl.10.52	kl.12.55	kl.14.55	kl.16.56	kl.18.54		
Til Stavanger			kl.15.05	kl.17.49	kl.19.19	kl.21.15	kl.23.14		
		M-F	M-L	D	D	D	S	S-F	
Fra Stavanger		kl.04.20	kl.06.32	kl.08.47	kl.10.16	kl.12.47	kl.14.47	kl.16.04	
Til Nelaug		kl.08.52	kl.10.51	kl.12.52	kl.14.54	kl.16.53	kl.18.51	kl.20.50	
			D	M-L	S-F	D	D	S-F	L
Fra Oslo			kl.07.25	kl.09.25	kl.11.25	kl.13.25	kl.15.23	kl.17.25	kl.17.25
Til Nelaug			kl.10.50	kl.12.53	kl.14.52	kl.16.54	kl.18.52	kl.21.21	kl.21.10
	M-F	M-L	D	D	D	D	D	S-F	L
Fra Nelaug	kl.07.00	kl.09.00	kl.11.00	kl.13.00	kl.15.00	kl.17.00	kl.19.00	kl.21.30	kl.21.15
Fra Rise	kl.07.25	kl.09.25	kl.11.25	kl.13.25	kl.15.25	kl.17.25	kl.19.25	kl.22.55	kl.21.40
Til Arendal	kl.07.37	kl.09.37	kl.11.37	kl.13.37	kl.15.37	kl.17.37	kl.19.37	kl.22.07	kl.21.52

* For reisende til stasjoner øst for Gjerstad blir det i perioder satt opp buss fra Arendal kl. 05.16 til Gjerstad stasjon grunnet fornying av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen. Lokaltoget kl. 06.13 fra Arendal kjører til Nelaug man.-fre.

** For reisende fra Nelaug til stasjoner øst for Gjerstad blir det mandag til fredag i perioder satt opp alternativ transport fra Nelaug kl. 05.04 til Gjerstad stasjon grunnet fornying av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen.

Videre informasjon finner du hos Go-Ahead kundeservice tlf. 61258000, på nettsiden goaheadnordic.no eller i appen Go-Ahead

Med forbehold om endringer

M-F = mandag til fredag
M-L = mandag til lørdag
S-F = søndag til fredag
D = daglig
L = lørdag
S = søndag



Returadresse :
Arendalsbanens Venner (AbV),
Jernbaneveien 781, 4820 Froland

