

På banen

NR. 52 - desember 2023 Årgang 30



Hva kan vi forvente oss av Go-Ahead
på Arendalsbanen?
Snøvinteren 1965-66
Krigsminne ved Nelaug
Rise stasjonsbygning – renovering
Nytt kontaktsledningsanlegg på Sørlandsbanen



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 - 2023

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:
Ytterveggen mot sporet på Rise stasjon er under renovering.
Foto: Kjell Espeland Halvorsen

Innhold

Leder	3
Snøvinteren 1965-66	4
Krigsminne ved Nelaug	6
Renovering av Rise stasjonsbygning	8
Sykkel- og vandreturer langs banen	10
Nytt kontaktsledningsanlegg	12
Årsmelding 2022	16
Togruter 2024	19

Baksidebilde:
Lokaltoget passerer Eivindstad kraftverk på vei mot Nelaug.
Foto: Arne M. Gimse

Leder



Av Kjell Espeland Halvorsen

Hva kan vi forvente oss av Go-Ahead på Arendalsbanen?

Vi er nå halvveis i den perioden Go-Ahead Nordic har forpliktet seg til å kjøre togene på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Da selskapet vant anbudskonkurransen om åtte års drift av banene med mulighet for to års forlengelse, ble forventet årlig trafikkøkning på alle strekningene flagget høyt. Go-Ahead ga uttrykk for å ville satse stort, med blant annet ominnredning av alle togsettene på Sørlandsbanen og nye ekspressavganger tidlig morgen og ettermiddag, for å ta opp konkurransen med de andre transportselskapene på Sørlandet.

Men kort tid etter oppstarten fikk vi altså en pandemi med nedstenging av samfunnet. Reisevirksomheten stoppet nærmest opp, og staten ved Jernbanedirektoratet måtte overføre store millionbeløp til togselskapene som kompensasjon for bortfall av billettinntekter. Dermed gikk det mer enn to år fra oppstart til Go-Ahead virkelig kunne vise hva de ville med persontrafikken på Sørlandet og Jæren. Vi kan vel trygt slå fast at de store planene fra oppstarten ikke har blitt realisert. Spørsmålet blir da: Vil de i det hele tatt bli det?

Hva er så situasjonen i dag?

Avtalen med Jernbanedirektoratet er reforhandlet i forhold til den som ble inngått ved tildeling av oppdraget. Selskapet løper ikke den samme risikoen dersom trafikken blir lavere enn beregnet. Vi må derfor kunne håpe at Go-Ahead er tilbake på sporet igjen, og vil satse og levere mer enn sine forgjengere gjorde på banene her i sør. Vi må forvente at vedlikeholdsrutinene blir så gode at togmateriellet til enhver tid holdes i orden, at togene kommer og går etter rutetabellen, og at selskapet sørger for at trafikken på både Sørlandsbanen og Arendalsbanen øker igjen. Dette er helt nødvendig hvis persontrafikken på disse banene skal ha en fremtid i den harde konkurransen mot buss og egen bil.

Våre ønsker er et forbedret reisetilbud og prisgunstige billetter.

Arendalsbanens Venner prøver hele tiden å formidle både til politikerne og aktørene innenfor jernbanesektoren hva vi mener må til for å løfte



Toget ankommer Rise.

Foto: Andreas Westheimer

Arendalsbanen og Sørlandsbanen, slik at regionen får det togtilbudet den fortjener. Både antall avganger, reisetid og prisnivå må være slik at toget blir et reelt alternativ. Vi må kunne stole på at toget faktisk går, og at toget følger ruteplanen.

Her er et utdrag av vår «ønskeliste»:

La oss få tilbake direktetoget fra Oslo til Arendal!

La Go-Ahead bli synlig i Arendalsdistriktet gjennom annonser i lokalavisene!

Lanser kampanjeperioder med rimelige Oslo-billetter!

Ominnred lokaltoget på Arendalsbanen slik at det blir enkelt og praktisk å ta med sykler på toget!

La passasjerene få ta sykkel gratis med til Nelaug! Ta «sykkelturismen» tilbake til gamle høyder!

Vær en pådriver for «Agder24» - en billett som kan gjelde for reise med både tog, buss og båt i hele fylket et helt døgn!

Bruk banen!

Selv om vi mener togtilbudet på Arendalsbanen og Sørlandsbanen fortsatt har forbedringspotensiale, trekker vi likevel frem Arendalsbanens Venner sitt gamle slagord: Bruk banen! Det er viktig for å vise at Arendalsbanen faktisk har livets rett.

Toget kan brukes til mer enn bare en Oslostur. Mange benytter for eksempel Arendalsbanen opp til Nelaug, startpunktet for sykkelturen «tilbake til byen». Den 38 kilometer lange etappen gir flotte naturoplevelser og svært god trim. 25 sykkelruteskilt underveis viser hvor turen bærer hen, og sving gjerne innom Haugsjå tidligere stoppested for en god rast!

Vi anbefaler også den flotte vandreturen fra Bøylestad stoppested til Flaten via Haugsjå dam. I vintermånedene er Bøylestad et av startstedene for skiløypene til Gauperå løpelag. Hvis det er snø nok, kjøres det opp mer enn to mil flotte skiløyper med skøytetrase i dette skogsområdet.

Snøvinteren 1965-66



Steinar Andersen forteller

Sterke snøfall har år om annet skapt problemer for togene på Arendalslinja. Vinteren 1954 er vel den som skapte størst vansker, med fastkjørte tog og besøk av «høyfjellsroteren» fra Bergensbanen, som åpnet linja til slutt. Denne gangen vil jeg ta for meg vinteren 1965/66, og spesielt søndag 2. januar.

Far min skulle denne søndagen kjøre toget som hadde avgang fra Arendal kl. 13. Toget hadde forbindelse med dagtogene til Oslo og Stavanger. Mange reisende skulle dra til Oslo etter juleferie. I Agderposten fra mandag 3. januar 1966 kan man lese at Arendal vannverk melder om snødybde på 169 cm, og at det var kommet over 250 cm snø så langt denne vinteren.

Dette året gikk jeg på skole på Notodden og skulle reise tilbake om et par dager. Min far ba meg om å kjøre han ned til stasjonen. I bilen pratet vi om snøværet som hadde herjet og om sjansene for å kjøre seg fast i snøfonnene på vei til Nelaug. Jeg syntes dette var spennende og far min foreslo at jeg skulle bli med tur / retur Nelaug.

På stasjonen så vi at alle sporene var ned-snødde. Hva var årsaken?

Vi stolpet opp til lokstallen. Der møtte vi Kjell Eriksen som skulle være fyrbøter. Normalt gikk det motorvogn i dette toget, men i dag skulle det gå lok og vogner. Motorvognene kjørte seg oftere fast i snøen.

Kjell hadde klargjort loket og kjeletrykket var brukbart. Vi skulle kjøre lok nr. 375. Det var et bra lok, nyrevidert i 1963 og hadde totalvekt på ca. 60 tonn. Jeg forstod av samtalen mellom Kjell og far min at de var litt spente på snødybdene i skjæringene oppover.

Etter en stund fikk vi beskjed om at vi måtte kjøre opp i Amerikaskjæringa ved Solborg for å dra løs en motorvogn som hadde kjørt seg fast kvelden før. Vi dro opp og festet en kraftig kjetting til motorvogna, men den satt bom fast. Loket hadde påmontert en stor frontplog og kunne derfor ikke «butte» imot motorvogna. Dermed dro vi ned til stasjonen igjen.

I mellomtiden hadde de klargjort et nytt lok på stasjonen. Det var lok nr. 226, et 18C lok. Loket hadde ikke plog. De dro opp til Solborg, dunket imot motorvogna, fikk den løs og dro den med seg



Far min Arne Andersen på lok nr 375, type 21c. Klart for avgang med nattog julaften eller nyttårs-aften ca. 1959. Fyrbøter var Torleif Hanssen.

Foto: Vestlandske tidende

til stasjonen. Etter noen skiftebevegelser på stasjonen ble begge lokene koblet til togstammen. Toget bestod nå av to lok pluss to passasjervogner. Overkonduktør Arne Javnes ga signal til far min om å ta bremseprøve. Bremsene var i orden og alt var klart til avgang. Nå var vi over en time forsinket. Javnes hadde orientert passasjerene om at togene til Oslo og Stavanger stod på Nelaug og ventet på oss.

Inne i førerhytta vår var det både varmt og kaldt. Varmt rundt kjelen, men kaldt og trekkfullt ved dørene og langs gulvet. På kjelen la jeg merke til kaffeplastene som stod i et stativ for å holde seg varme. Kjeletrykket var på topp 12kg/cm², og Kjell la in 2-3 skuffer kull i fyren. Det var ikke gunstig med for mye svart røyk i tunellen. Så viftet Javnes med det grønne flagget. Sylinderventilene ble åpnet for å bli kvitt kondensvann. Regulatorarmen ble skjøvet til side og loket ble satt i bevegelse.

På tenderen hadde vi 3 tonn kull og 7 tonn vann. Lok 226 bak oss var også rigget tilsvarende. Der var lokfører Martin Gundersen og fyrbøter Øyvind Holm. Kan nevne at M. Gundersen og far min kjørte hvert sitt skyvelok da damproteren åpnet linja i 1954. De kjørte seg forøvrig fast i Amerikaskjæringa den gang.

Gjennom tunnelen økte hastigheten sakte men sikkert. Kjell åpnet fyrdøra og bad meg legge inn 4-5 skuffer med kull. Det ble straks svart røyk fra skorsteinen.

Inn i skjæringa ved Solborg lå der ca. 1,5 meter med snø. Frontplogen kastet snøen ut til siden,

men den raste straks tilbake fra fjellveggen. Noe snø føyk også opp over loket og begge frontvinduene ble dekket av snø. Det gikk greit gjennom, men hastigheten var lav. Ytelsen for begge lokene var til sammen 1300 hk.

Ved Bråstad kjørte vi inn i ei stor fonna. Det var ikke mye vi så i snøføyka. I fallet ned mot Rise brukte vi injektoren for å få vann fra tenderen og over i kjelen. Fra Rise mot Blakstad er det flatt og lite kurver. Farten lå på 65 km/t.

Da vi passerte Blakstad nevnte far min noe om fonna ved Hurv holdeplass. Den hadde bygd seg opp fra Hurvjordene og ut på jernbanelinja. 40m lang og ca. 2m snødybde. Lokførerne var forberedt og kjørte inn i fonna med fullt pådrag på begge lok. Vi kom gjennom og snart var vi på Froland stasjon. Det er en god del stigning fra Froland til Flaten, og begge lokene jobbet tungt. Fyrbøterene skuffet kull inn i fyrgjelen og måtte også bruke injektor for etterfylling av vann. De lange skjæringene syd og nord for Flaten var blitt utvidet. Dermed passerte vi begge steder uten problemer.

Da vi kjørte inn på Nelaug stasjon stod øst- og vestgående tog og ventet på oss. Vi var nesten halvannen time forsinket. Det tok ikke lang tid før våre passasjerer tok plass i togene mot Oslo og Sta-
e4vanger.

Hva med oss? Jo, vi kjørte begge lokene opp til svingskiva ved lokstallen. Etter noe skifting var vi klar for returen til Arendal. Lok 375 med stor

frontplog, lok 226 samt to passasjervogner. Vi hadde brukt mye vann på oppturen. Begge lokene fikk derfor fylt opp tenderne med vann. Kull hadde vi nok av.

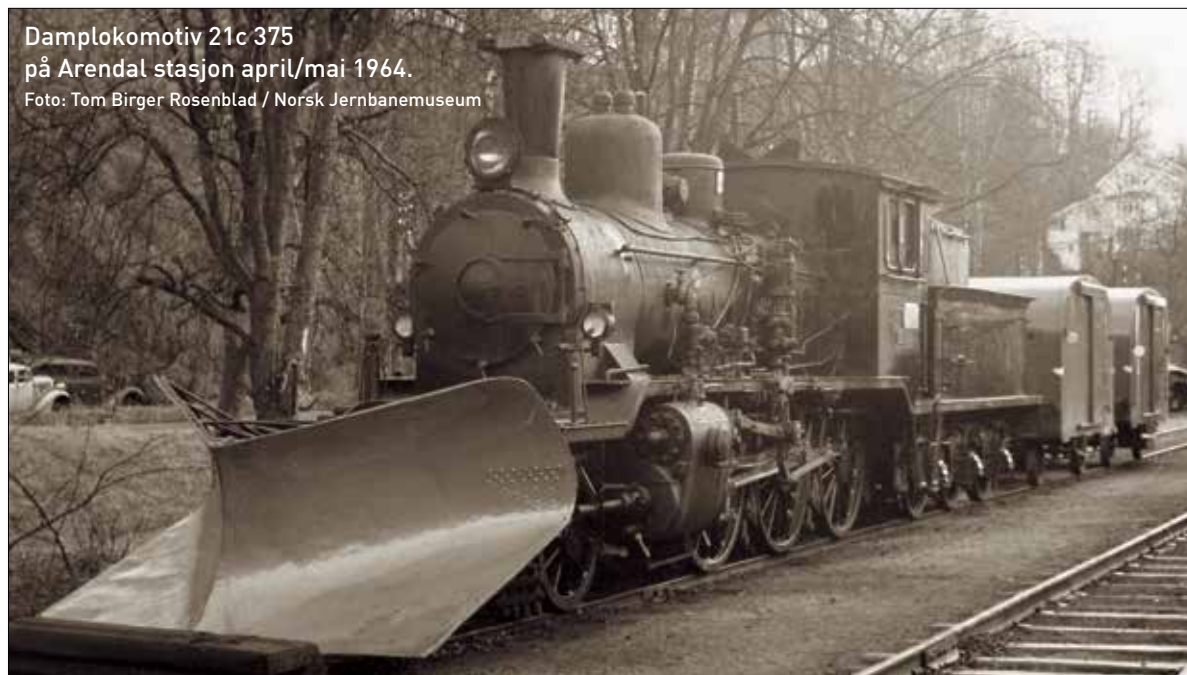
Kjell og far min mente at turen ned igjen burde gå greit. Det gjorde den også – nesten.

Langs Solborgvann holdt vi god fart. Vi nærmet oss den smale og dype Amerikaskjæringa. Frontglassene i førerhytta skulle kunne tåle mye snø, men for sikkerhets skyld plasserte vi oss alle rett bak fyrgjelen. Omtrent midt i skjæringa smalt det krafte og mye snø ble presset inn i førerrommet. En varm kjele pluss mange glovarme rør førte til mye damp. Frontglasset foran førerplassen var knust. Ved Torbjørnsbu holdeplass ble det stopp for å få bort snø, og for å få sikt fremover.

Da vi stoppet på Arendal stasjon så vi ikke mye til det svarte damplokomotivet som stod der. Det var mer eller mindre skjult i en stor snøhaug. Vi kjørte loket opp til lokstallen. Der skulle lokstallbetjentene Sigurd Altenborg og Hylje Schajaa gjøre loket klart for neste tur.

Søndag 2. januar 1966 ble en opplevelsесrik dag. Snø, damp og ikke minst samarbeidet mellom fyrbøter og lokfører.

Damplokene forsvant fra Arendal i 1968. De ble hugget og ble til spiker. Søsterloket til nr. 375, lok nr. 377 befinner seg nå på Bressingham Steam Museum i England. 376 er bevart ved Kent & East Sussex Railway.



Damplokomotiv 21c 375

på Arendal stasjon april/mai 1964.

Foto: Tom Birger Rosenblad / Norsk Jernbanemuseum

Krigsminne ved Nelaug



Av Rune Vindholmen

I lia mellom Folldalsfjell og jernbanestasjonen på Nelaug ligg det fleire skyttargraver og skytestillingar frå andre verdskrigen. Desse blei bygd av den tyske okkupasjonsmakta tidleg i krigen, og det var tyske mennesk stasjonert her gjennom krigsåra.

Føremålet med desse anlegga var å forsvare jernbanen, særleg dei to jernbanebruene over Nidelva, mot allierte åtak og sabotasjehandlingar frå den norske motstandsørsla. I mangel av eit godt utbygd vegnett og vanskelege tilhøve for sjøtransport under krigen, var Sørlandsbanen strategisk viktig for okkupasjonsmakta, og dermed også sårbar for åtak.

I Noreg blei fleire jernbanebruer sprengde under krigshandlingane våren 1940, og mot slutten av krigen då organisert motstandsarbeid tok seg opp. Dette hende også langs Sørlandsbanen, men dei to jernbanebruene ved Nelaug fekk stå i fred så lenge krigen varte.

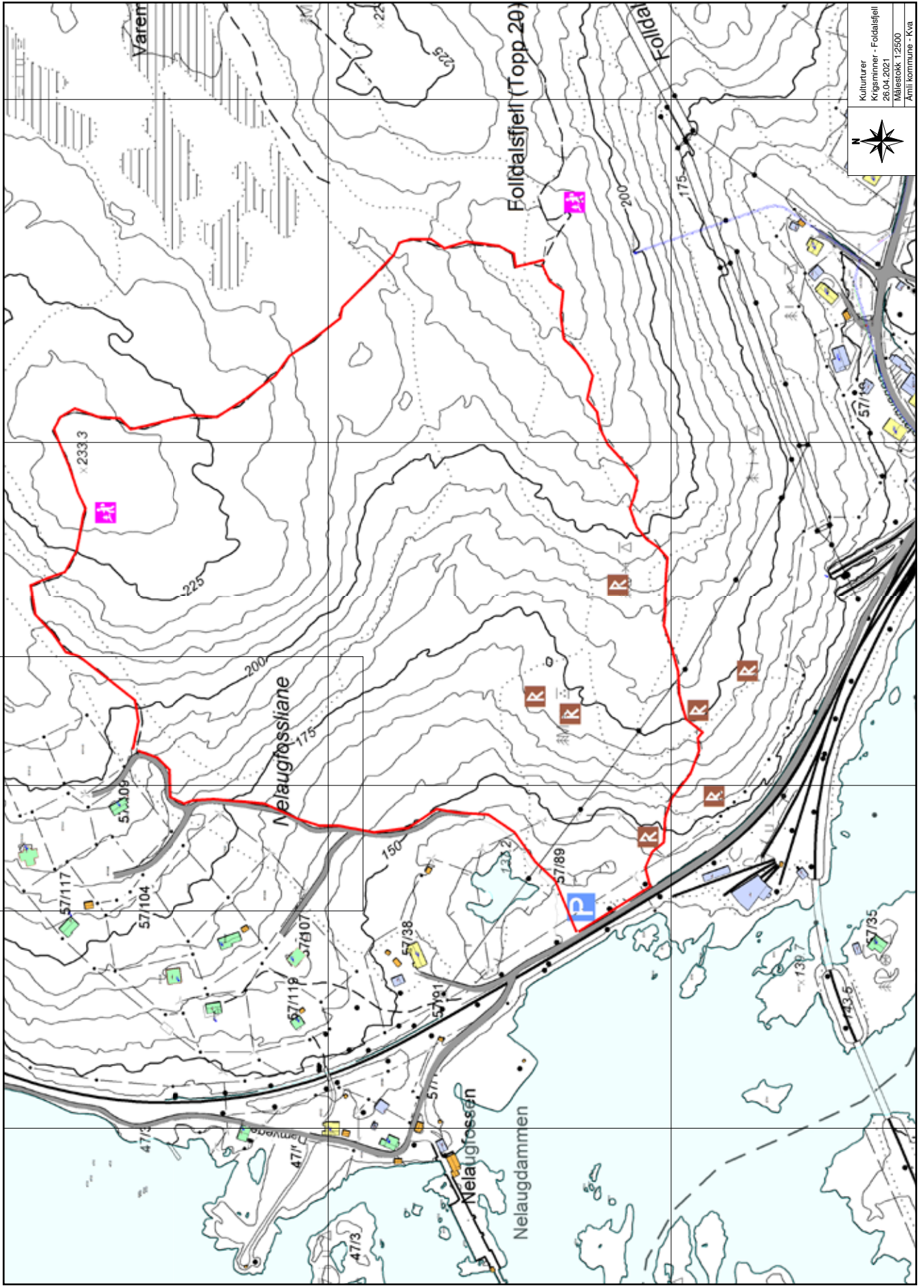
Ein liten bunker blei øydelagt kort tid etter krigen, men restane kan sjåast enno. Nokre av skyttargravene, og truleg også ei skytestilling, blei sprengde vekk då vegen langs jernbanespooret opp til Nelaugdammen skulle utvidast tidleg i 1980-åra. Det er også mogleg at nokre av anlegga forsvann då det i samband med elektrifiseringa av Sørlandsbanen blei bygd ein omformarstasjon inne i fjellet i slut-



ten av 1940-åra. Utover dette er dei restane som framleis finns i dag ganske komplette, berre til dels attgrodde.

Desse krigsminna har fram til no vore lite kjende utanom Nelaug, men kom fram i lyset i samband med eit større arbeid med registrering av kulturminne i Åmli kommune. To av skytestillingane ligg rett ved stien opp til Folldalsfjell, og dei andre ligg også temmeleg greitt til om ein vil studere dei nærare. Våren 2021 blei det sett opp ei infotavle attmed stien med litt omtale og eit kart som viser kor dei einskilde skytestillingane ligg i området.





Kulturuter
Krigsminner - Foldsalsfjell
26.04.2021
Målestokk 1:2500
Ardal Kommune - Kva



Renovering av Rise stasjonsbygning fortsetter

Bøylestad Moen AS har fått jobben av Arendalsbanens Venner med restaureringen av den fredede stasjonsbygningen fra 1908.

Restaureringsarbeidet ble delt opp i tre trinn og er støttet av Agder fylkeskommune/Riksantikvaren og Arendal kommune. Trinninndeling av prosjekter gir mange fordeler og er noe vi har god erfaring med.

Trinn 2 av 3 startet sommeren 2023 og det ble satt opp stillaser langs langveggen mot sporet. Brystningspanelen var ikke original og i dårlig stand. Da brystningen ble demontert dukket den originale brystningen frem. Denne kunne det gjenbrukes mye av, ca. 50%. Nye bord ble høvlet med identisk profil og av tettvokst virke. Sokkelsvillen hadde råteskader og måtte skiftes. På pakkboden var bunnsvillen også råteskadd og måtte skiftes. Det

ble gjort en reparasjon på en av åsendene på gavlen over pakkhuset. Denne hadde råteskader og måtte skiftes. Heldigvis var ikke råten gått langt inn lengderetningen, så vi kunne utføre spunsen fra utsiden.

Vi har hatt stort fokus på å bevare og tilbakeføre alle detaljene som er på bygget. Det som var råteskadd og måtte skiftes, ble kopiert likt det originale og montert på samme måte.

Vinduene ble restaurert på hele langveggen mot sporet. Disse vinduene var svært uttørket og oppsprekt, men her var lite råteskader. Det ble gjort fire spunsjer i vinduskarmene og enkelte reparasjoner på vindusrammene, i hovedsak utbedring av gamle reparasjoner. Beslag og hengsler var rustne og til dels løse. Disse ble rustbehandlet og montert



med linoljekitt på baksiden. En viktig detalj som ble rettet opp i, var å erstatte stjerneskrueene som var kommet på gjennom årenes løp. De ble byttet med sporskrueer av rett dimensjon, slik de originale er. Glassene ble tatt ut og rammene oljet, før glasset ble kittet inn med nytt linoljekitt.

Dugnadsgjengen på Rise har malt vinduene og veggene med tre forskjellige farger. Malingen som er brukt er den norskproduserte linoljemalingen Linomal.

Trinn 3 vil innebære å sette i stand kledning og vinduer på gavlveggen mot sørøst.



Bøylestad Moen AS

RESTAURERING LAFTING TILBYGG NYBYGG

952 37 205

958 78 517

Sykkel- og vandreturer langs banen og til Treungen



Av Arne M. Gimse

Sykkeltur: Nelaug - Arendal

De idylliske og nesten bilfrie veiene på den rundt fire mil lange strekningen Nelaug – Arendal er ideelle for sykkelturer, og Arendalsbanens Venner tok tidlig initiativ til å skilte og profilere denne sykkelruten. Turen går over Vestre Vimme, Flaten, Bøylestad, Lyngroth, Bjornes og Lona, med fine raste- og bademuligheter underveis. Ta med sykkel på toget til Nelaug. God sykkeltur tilbake til Arendal!

Sykkeltur Åmli - Treungen

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

Tog og vandreturer

Det er også flere muligheter til å ta beina fatt langs strekningen, i kombinasjon med en togtur:

- Ta toget til Nelaug og gå langs sykkelruta til Flaten. Tog tilbake fra Flaten.
- Ta toget til Flaten og gå langs sykkelruta forbi nedlagte Haugsjø holdeplass og Bøylefoss kraftstasjon til Bøylestad. Tog tilbake fra Bøylestad.

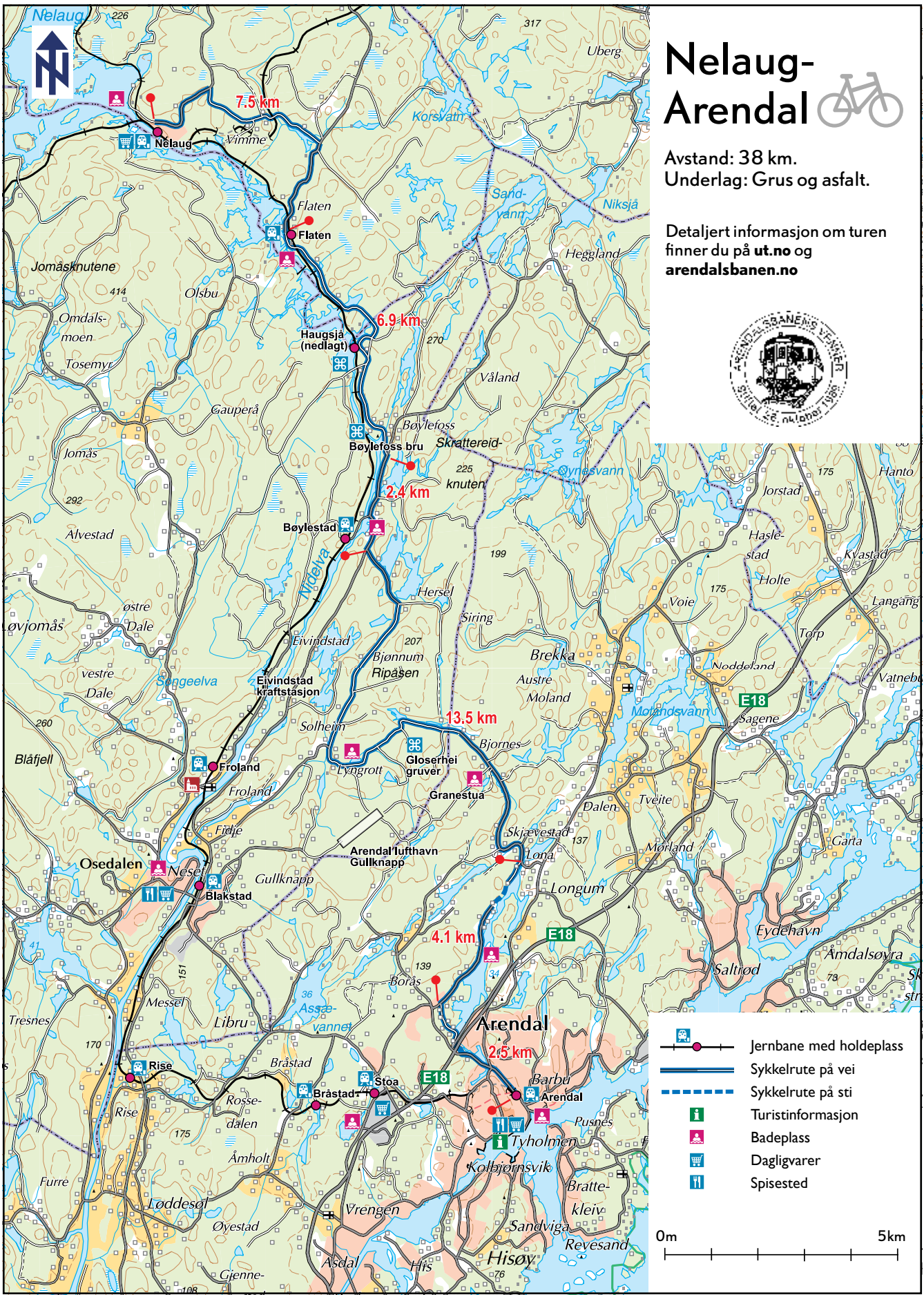


- Ta toget til Bøylestad og gå langs lite trafikkerte veier på vestsiden av banen til Froland eller Blakstad.
- Ta toget til Bøylestad og gå langs skogsbilveien på vestsiden av elva opp til og over Haugsjødammen, og videre langs sykkelruta til Flaten. Tog tilbake fra Flaten.

Arendalsbanens Venner har også gitt den nedlagte holdeplassen ved Haugsjø en lett oppussing, og den er nå blitt et passende sted for en rast for de som sykler fra Nelaug til Arendal.

Skiturer

Fra Bøylestad stasjon kan du komme inn i løypenettet til Gauperå Løypelag. Når det er snø kjøres det opp flere skiløyper på vestsiden av Nidelva. Ta f.eks. toget til Bøylestad stasjon fra Arendal kl.10.10, 12.10, 14.10. Gauperå Løypelag legger ut kart og info på nettet.










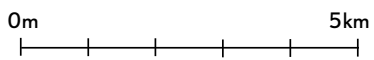
Nelaug- Arendal

Avstand: 38 km.
Underlag: Grus og asfalt.

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



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



Nytt kontaktledningsanlegg på Sørlandsbanen



Tekst: Rune Vindholmen. Foto: Andreas Westheimer

Siden september 2022 har det pågått en omfattende fornyelse av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen øst for Nelaug. Eksisterende anlegg er temmelig uforandret siden banen ble elektrifisert i 1948 bortsett fra fortløpende vedlikehold, og har nådd forventet levetid. Flere og tyngre tog krever også høyere kapasitet på strømforsyningen. Også strekningen vest for Nelaug skal fornyes, og arbeidet med det begynner i 2024.

For å gi best mulige arbeidstider har man ryddet plass i ruteplanen på Sørlandsbanen. Mandag – fredag har en avgang hver vei om morgenen vært innstilt mellom Kristiansand og Oslo, mens første morgentog fra Kristiansand kun kjørte fra Gjerstad. Togsettet kjørte som tomtog fra Kristiansand til Gjerstad nattetid for å komme i posisjon. Dette har gitt rundt seks togfrie timer hver natt etter nattoget. I helgene er det gode luker i ruteplanen fra før av, og innstillinger har ikke vært nødvendig. I tillegg har det vært enkelte lengre togfrie perioder gjennom året, for eksempel i pinsehelgen, hvor det var 60 sammenhengende timer til rådighet for arbeider langs banen.

Toginnstillingene har også påvirket tilbudet på Arendalsbanen, selv om den banen ikke er direkte berørt av kontaktledningsarbeidet. De to første avgangene fra Arendal om morgenen har vært



innstilt, siden korresponderende tog fra Nelaug til Oslo ikke har vært kjørt. Fra Nelaug har avgangen kl. 09 vært innstilt og erstattet med bestillingstaxi. Fra ruteskiftet i desember 2023 skal denne avgangen likevel kjøres. Avgangen kl. 07 har imidlertid blitt kjørt siden denne benyttes noe av lokalreisende til jobb og skole.

Arbeidstoget som har blitt brukt til å bore og sette ned nye fundamenter for kontaktledningsmastene har stort sett hatt base på Simonstadsporet på Nelaug. Toget er godt over 100 meter langt, og samtidig er det nødvendig med lagerplass og lett adkomst langs vei for levering av utstyr, diesel- og vannfylling og annet vedlikehold. Simonstadsporet har vært godt egnet i så henseende.





Østre Agder Sparebank og
Sparekassa blir sterkere sammen

= Agder Sparebank

Tlf. 3700 4900



Bjarnes

HÅNDVERKSTJENESTER

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

Kalender 2024 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 på følgende måte:

Enten 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. 50,- hvis den må sendes.

Du kan også bruke Vipps: #519888.

Skriv inn navn og adresse og betal kr. 100,- + 50 i porto = kr. 150,-.



Kun kr.100,-

(+porto kr. 50,- 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 2024

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!**

Stormo



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

Årsmelding 2022

Årsmeldingen gjelder for perioden fra 1. januar til 31. desember 2022.

Årsmøtet

Årsmøtet ble avholdt på Rise stasjon 10. mars. Det var 13 medlemmer til stede. Årsmelding og revidert regnskap for 2021 ble godkjent, og budsjett for 2022 ble vedtatt.

Valgene gav følgende resultat:

Leder:

Kjell Espeland Halvorsen - gjenvalgt for 1 år

Styremedlem:

Andreas Westheimer – gjenvalgt for 2 år

Styremedlem:

Knut Brørvik – gjenvalgt for 2 år

Styremedlem:

Rune Vindholmen – ikke på valg

Styremedlem:

Steinar Andersen – ikke på valg

Varamedlem:

Arne Martin Gimse - gjenvalgt for 1 år

Varamedlem:

Karl Uhlen Haugland - gjenvalgt for 1 år

Varamedlem:

Bård Ekeberg Nilsen - gjenvalgt 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 driftstilskudd til lag og foreninger.
- Søknad sendt Arendal kommune om tilskudd til restaurering av foreningseide bygg.



- Søknad sendt Agder kulturminnevern om tilatelse til fjerning av dødt bøketre på Rise stasjon.
- 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.

Innspill

Styret har sendt innspill til Samferdselsministeren, Jernbanedirektoratet, Norske Tog AS, stortingsrepresentantene for Agder, stortingets transportkomite, fylkesordføreren i Agder og medlemmene i Agder fylkesting, fylkesdirektøren i Agder, Jernbaneforum Sør, ordføreren i Arendal og medlemmene i Arendal bystyre, fylkesordførerne i Trøndelag, Innlandet, Møre- og Romsdal, ordførerne i Røros og Rauma kommune, til samtlige norske politiske partier 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 temakvelder fra kl. 19 – 22. Årets temaer har handlet om damptog på Malmbanen, siste år med trafikk på Rjukanbanen, togekspeditørtjeneste på Solørbanen, dampdrift på Treungenbanen, og siste års drift og nedleggelsen av Kragerøbanen.



Stasjonsbygningen

Foreningens aktive medlemmer har utført et betydelig arbeid (281 dugnadstimer) med vasking, skraping og maling av to vegger på stasjonen. Bøylestad Moen AS har utført bygningsmessig utbedringsarbeid og restaurert vinduer. Tre av medlemmene har deltatt på vindusrestaureringskurs hos Bøylestad Moen. Agder fylke dekket kostnadene til kurset.

Begge pipene er reparert etter skader av frostsprengning.

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

Privetbygningen

Denne er også vasket, skrapet og malt. Her gjenstår vindus- og dørrestaurering.

Stasjonsparken

Plenene har blitt klippet og holdt i orden, og pryd-buskene har fått sin årlige nedklipping. Det freda bøketreet ved privetbygningen har vært dødt i flere år. Søknad om fjerning av treet ble sendt Agder kulturminnevern, og søknaden ble innvilget på betingelse av at det plantes et nytt bøketre i samme område. Vi organiserte arbeidet, og Bane NOR Eiendom dekket alle kostnadene.

BM 86.24 og BFS 86.99

Togsettet har hatt nødvendig tilsyn. Motorene har blitt startet opp med jevne mellomrom. Nye batterier er skaffet til motorvogna. Styrevogna er malt utvendig.



BM 86.11

Gangene, toalettrommet og konduktørplassene (kupeene) er malt. Vindusrammene er lakket innvendig. Gulvbelegget er utbedret i den ene gangen.

Internettside

Arne Martin 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 historien til den opprinnelige Nelaug stasjon (gamle Nelaug), om den pågående renoveringen av Rise stasjonsbygning og om Frolands første jernbane; gruvebanen ved Bøylestad.

Jernbanekalender

Kalender med historiske bilder og nåtidsbilder 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 for annonser på kalendersidene. Takk også til ATL Grafisk AS for godt samarbeid om trykking av kalenderen og medlemsbladet.

Norsk Jernbanemuseum

Styremedlemmene Rune Vindholmen og Bård Ekeberg Nilsen, sistnevnte som også er materiellansvarlig, har holdt kontakten med Jernbanemuseet på Hamar.



Andreas Westheimer dro 4. september til Hamar for å presentere vår forening på Jernbanemuseets markering av kulturminnedagen.

BM 86 forum

Asbjørn Dahl og Rune Vindholmen representerte AbV på samling på Kongsberg 2. mai. 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 195 medlemmer per 31. desember 2022 (familier regnes som to medlemmer).

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

Rise, 02.03. 2023

Styret



**ARENDA
L S
FOSSEKOMPANI**



Togruter Arendal - Oslo/Stavanger - Arendal f.o.m. 10.12. 2023

	M-F	M-L	D	D	D	D	D	S-F	L
Fra Arendal	kl.04.59 *	kl.08.10 **	kl.10.10	kl.12.10	kl.14.10	kl.16.10	kl.18.25	kl.20.10	kl.21.20
Fra Rise	kl.05.09 *	kl.08.20 **	kl.10.20	kl.12.20	kl.14.20	kl.16.20	kl.18.35	kl.20.20	kl.21.30
Til Nelaug	kl.05.36	kl.08.47	kl.10.47	kl.12.47	kl.14.47	kl.16.47	kl.19.02	kl.20.47	kl.21.57
							S		
Fra Nelaug	kl.05.41 *	kl.08.54 **	kl.10.54	kl.12.54	kl.14.56	kl.16.55	kl.19.10	kl.20.58	
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	
					S-F	M-L	D		
Fra Nelaug			kl.10.52	kl.12.55	kl.14.55	kl.16.56	kl.19.11		
Til Stavanger			kl.15.05	kl.17.49	kl.19.19	kl.21.15	kl.23.17		
		M-F	M-L	D	D	D	S	S-F	
Fra Stavanger		kl.04.31 ***	kl.06.47	kl.08.47	kl.10.16	kl.12.47	kl.14.47	kl.16.34	
Til Nelaug		kl.08.52 ***	kl.10.51	kl.12.52	kl.14.54	kl.16.53	kl.19.08	kl.20.56	
			D	D	S-F	M-L	D	S-F	L
Fra Oslo			kl.07.25	kl.09.25	kl.11.25	kl.13.25	kl.15.23	kl.18.25	kl.18.25
Til Nelaug			kl.10.50	kl.12.53	kl.14.52	kl.16.54	kl.19.09	kl.22.13	kl.22.01
	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.19.15	kl.22.20	kl.22.08
Fra Rise	kl.07.25	kl.09.25	kl.11.25	kl.13.25	kl.15.25	kl.17.25	kl.19.40	kl.22.45	kl.22.33
Til Arendal	kl.07.37	kl.09.37	kl.11.37	kl.13.37	kl.15.37	kl.17.37	kl.19.52	kl.22.57	kl.22.45

* For reisende til stasjoner øst for Gjerstad blir det i perioder satt opp buss fra Arendal til Gjerstad stasjon grunnet fornying av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen. Lokaltoget kl. 04.59 fra Arendal kjører til Nelaug man.-fre.

** For reisende til stasjoner øst for Gjerstad blir det mandag til torsdag i perioder satt opp buss fra Arendal til Gjerstad stasjon grunnet fornying av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen. Lokaltoget kl. 08.10 kjører fra Arendal til Nelaug man.-lør.

*** Toget fra Stavanger kjører i perioder kun til Kristiansand grunnet fornying av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen.

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

