

På banen

NR. 54 - desember 2025 Årgang 32



Grimstadbanen 1907-1961

Lokomotiv og vogner på Treungen-
banen i normalsportida

Slik kan Arendal stasjon utvikles



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 - 2025

Leder: Kjell Espeland Halvorsen
Tlf.: 93 85 04 23

Nestleder: Knut Brørvik
Tlf.: 48 10 18 92

Kasserer/
sekretær: 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:
Rygene stoppested på Grimstad-Frolandbanen med et tog på vei mot Rise, omkring 1907-08. Det store huset er privat, det lille huset bak er stasjonsbygningen.
Foto: Engebret Børdahl - Anno Domkirkeodden

Innhold

Leder	3
Litt om Grimstadbanen 1907-1961	4
Lokomotiv og vogner på Treungen-banen	7
Sykkelturen Nelaug – Arendal	8
Utvikling av Arendal stasjon	13
Renovering av privetet på Rise stasjon	16
Årsmelding 2024	17
Togruter 2026	19

Baksidebilde:
Toget ankommer Rise 15.06.2024 med vanntårnet i bakgrunnen.
Foto: Arne M. Gimse

Leder



Av Kjell Espeland Halvorsen

Hva kan vi oppnå på Arendalsbanen de neste fire årene?

Det er fire år til Arendalsbanens Venner skal feire førtiårsjubileum! Hva kan skje av forbedringer på banen i denne perioden?

Go-Ahead har to år igjen av sin åtteårige avtaleperiode med Jernbanedirektoratet om trafikkpakke 1. Deretter kan Vy komme tilbake både på Arendalsbanen, Sørlandsbanen og Jærbanen for noen år. Det er også mulig at Go-Ahead får forlenget sitt oppdrag inntil ny trafikkpakke skal tildeles vinneren av det kommende anbudet.

Fire år fremover skal vi ha tre representanter på Stortinget fra Agder som alle har eller har hatt bostedsadresse i Arendal. Dette bør styrke vår sak! Kan disse tre politikerne som representerer hvert sitt parti stå sammen om aktivt å bidra til en videreutvikling av togtilbudet mellom Arendal og Oslo? Ser de mulighetene for å skape et attraktivt og fremtidsrettet reise-tilbud med Arendal stasjon som utgangspunkt?

På fylkesnivå er Jernbanepattform Agder nå etablert. Vi forventer et sterkt engasjement for Sørlandsbanen og Arendalsbanen fra fylkespolitikere som har gått inn i dette regionale jernbanesamarbeidet.

Allerede i 2026 skal Jernbanedirektoratet levere en fjerntogsutredning til Samferdselsdepartementet. Vi venter i spenning på innholdet i denne utredningen! Vår forening har kommet med flere innspill til hvordan togtrafikken i Norge bør organiseres og driftes. Vi mener at ett stort togselskap bør få ansvaret for all langdistansetrafikken i Norge. Det vil gi et mer robust tilbud til passasjerene.

På kortere sikt

Vil Go-Ahead klare å levere et reisetilbud der alle togene de disponerer er i teknisk i god stand, og kan kjøre i henhold til ruteplanen?

Vil selskapet innføre en gunstig sommerbillett til Sørlandet? Sommeren 2026 vil det for første gang på flere år ikke være buss for tog mellom Kongsberg og Oslo S. Da blir det langt mer attraktivt å benytte togtilbudet på Sørlandsbanen og Arendalsbanen.

Vil Vy, om de får oppdraget, vise seg som et langt mer offensivt togselskap på Sørlandet enn slik vi husker det fra tidligere tider?

Vil Bane NOR klare å ha orden på skinnegangen, kjørestrømmen og signalanleggene?

Vil Jernbanedirektoratet/Samferdselsdepartementet sørge for at en bussreise og en togreise har samme grunnpris fra Oslo til Arendal og også fra Oslo til Kristiansand? Et sonetakstsystem, slik som i Danmark, vil være en god løsning.

Vil våre fylkespolitikere arbeide aktivt for at Arendal igjen skal få direktetogtilbud til og fra Oslo?

Nye tog som kan skjøtes og deles raskt

Det foregår en stor fornyelse av den norske togflåten. Nye lokaltog og mellomdistansetog tas i bruk på Østlandet. Nye fjerntog kommer om tre år, og opsjoner på ytterligere togmateriell kommer sannsynligvis til å tas i bruk. Dagens 25 år gamle BM 73-sett (tidligere med merkenavnet Signatur) skal også etter hvert erstattes.

I denne fornyelsesprosessen må vi i Arendal bli hørt. Det er svært viktig at fremtidens tog på Sørlandsbanen består av to deler, der det ene togsettet kobles inn og ut på Nelaug og kjører til og fra Arendal. Størrelsen på de ulike togsettene må dimensjoneres etter behov på de delstrekningene de skal betjene. I Sveits, som er foregangslandet for jernbanedrift, skjer deling/skjøting av togsett under stasjonsopphold på kun to minutter. Vi i Norge må vel også kunne klare dette «grepet» på Nelaug på fem minutter når stasjonen er lagt til rette for det?

Reisetiden må ned

Ny jernbanestrekning mellom Brokelandsheia og Porsgrunn må igjen inn i jernbanens langtidspaner. Dette fremtidsrettede prosjektet må løftes høyt politisk. En slik forbindelse vil korte ned reisetiden til og fra Sørlandet med ca. en time, og vi vil kunne få attraktive reisetilbud direkte til bysentrene i Porsgrunn, Larvik, Sandefjord, Tønsberg og til Torp Sandefjord lufthavn.

Rise stasjon

Vi har nå nådd målet med restaureringsarbeidet på Rise stasjon. Privetet (uthuset) er i år ferdig renoveret. Vi takker Riksantikvaren ved Agder fylkeskommune og firmaet Bøylestad Moen AS for det gode samarbeidet, og kan nå sette en sluttstrek for dette store og flotte arbeidet. I fire år har medlemmer i vår forening lagt ned svært mange dugnadstimer for å få realisert renoveringsarbeidet. Vi er svært stolte av resultatet!

Mens vi alle venter på at togtilbudet mellom Arendal og Oslo skal videreutvikles og nå det nødvendige kvalitetsnivået, er oppfordringen: BRUK BANEN som utgangspunkt for sykkel- og vandre- og skiturer, og for fine opplevelser langs Nidelva og i Nelaugområdet. Vi satser på at 2026 blir et stabilt jernbaneår der togene vil gå i rute, og at Osлотuren skinnelangs vil være en behagelig reise.

**Rygene stoppested på Grimstad-Frolandbanen med et tog
på vei mot Grimstad.**

Foto ca.1907 – 1908:Engebret Børdahl - Anno Domkirkeodden



Av Odd Fr. Johnsen

Litt om Grimstadbanen 1907-1961

En lørdag for mer enn 100 år siden, nærmere bestemt den 14. september 1907, har for alltid sikret seg plass som en av Grimstads store festdager. Allerede tidlig på formiddagen var folk på bena. Flaggene vaiet over hele byen og i nabo-kommunene.

Da klokka var blitt 15.00 om ettermiddagen, var mer enn 2000 mennesker samlet på det området som i dag kalles Byhaven. Her var det pyntet med flagg og blomster. En snøplog var satt fram – for anledningen pyntet med blomster og omgjort til talerstol – og folk ventet i spenning.

Hva ventet de på? Jo, at det aller første tog skulle rulle inn på Grimstad jernbanestasjon. Det skjedde klokka 15.15. De innbudte gjester steg av, og jernbanekomitéens formann Nicolai Thue Johnsen gikk opp på snøplog-talerstolen. Da brøt jubelen løs. Endelig var den 22 km. lange jernbanestrekningen mellom Grimstad og Rise en realitet, og en lang-varig prosess på hele 33 år var trygt i havn.

Jernbanekomité nedsatt i 1874

Det var i 1874 at Grimstad bystyre nedsatte en lokal jernbanekomité, bestående av fem fremtredende herrer i byen. Som komitéformann ble Hans Frisak valgt. Han var Grimstads ledende lokalpolitiker i disse årene, bl.a. mangeårig ordfører.

1870-åra var en optimistisk tid for landet vårt, ikke minst på jernbanefronten. Nå skulle store stambaner knytte landsdelene sammen, bøndene ville få sine produkter raskere fram til handels-sentrene, og tømmeret ville komme greiere fram til byer og utskipningshavner. Jernbanen, dette moderne vidunderet, ville bli en løftestang for landet. Og ikke bare varer og mennesker skulle jernbanen frakte på sine skinner. Toget ville også bringe med seg kultur og folkeopplysning.

I likhet med mange andre byer og tettsteder, ville også Grimstad være med på dette eventyret, og de fem herrer i den lokale jernbanekomitéen fikk i oppdrag å tale Grimstads sak under planleggingen av en fremtidig Sørlandsbane. Banen ble forresten kalt Vestlandsbanen, begrepet Sørlandet var ennå ikke oppfunnet. Det skjedde først i 1902, og ble som kjent lansert av forfatteren Vilhelm Krag.

Som nevnt var 1870-åra en optimistisk tid for jernbanebygging i Norge, men det neste tiåret ble helt motsatt. Økonomien ble dårligere, og Stortinget satte flere ambisiøse jernbaneplaner på vent, bl.a. Sørlandsbanen (Vestlandsbanen). Som en følge av dette gikk også Grimstads lokale jernbanekomité i dvale.

Fra Grimstad jernbanestasjon.

Fotografering: 1907-1913 av Georg Kjellerød, Østfold fylkes billedarkiv



Ny jernbanekomiteé 1890

Denne dvalen varte helt til 1890. Da bestemte Grimstad kommune seg for å blåse nytt liv i jernbanesaken. Tre av medlemmene i den opprinnelige jernbanekomiteéen var avgått ved døden, og måtte følgelig erstattes. Tungvektene som Nicolai Thue Johnsen, Fredrik Smith-Petersen og Jørgen Bang tok deres plass.

Den nye jernbanekomiteéen i Grimstad fikk et klart mandat: Dersom staten ikke ville bygge bane, var Grimstad innstilt på å ta saken i egne hender, og satse på en privat jernbane mellom byen og opplandet.

Finansieringen skulle være et spleiselag bestående av de berørte kommuner pluss noen private aktører. Og man resonerte som så at Sørlandsbanen måtte komme før eller siden, så da gjaldt det å koble seg på som sidebane når den tid kom.

Tømmertransporten

Hovedgrunnen til at Grimstad nektet å oppgi jernbaneplanene, var tømmertransporten fra distriktets skoger. Tømmer ble fraktet til byen, både til skipsverftene og til utskipping. Tømmertransporten gikk greit der man kunne benytte vannveien på Syndle og Rore, men den siste etappen langs landeveien fra Roresanden til Grimstad var en flaskehals. Det ble lansert flere forslag for å løse dette problemet, men alle ble forkastet. Grimstad ville ha en jernbane fra byen og til Froland. Prosjektet fikk derfor navnet Grimstad-Frolandbanen, og ble ansett som fordelaktig både for byen og opplandet.

Det skulle imidlertid fremdeles gå mange år før man kunne blåse i fløyta for det første toget fra Grimstad. Noe av grunnen finner vi i nabobyen Arendal. For der arbeidet man også med jernbaneplaner, og staten ga klar beskjed om at det ikke ville bli gitt konsesjon for privatbane fra Grimstad før traséen for Arendalsbanen var bestemt.

Arendal-Aamlibanen vedtatt av Stortinget og privatbane til Grimstad

I 1899 løsnet det omsider. Etter at endelig trasévalg for Arendal-Aamlibanen hadde blitt avgjort året før, ble det nå gitt klarsignal for bygging av en privat jernbane fra Grimstad. Riktignok ikke helt til Froland, endestasjonen måtte bli Rise. Begrunnelsen var trasévalget til den planlagte banen mellom Arendal og Åmli. Et resultat av dette var at Grimstad-toget på folkemunne ofte ble kalt Risemerra.

Stortinget bevilget penger til en del av kostnadene for privatbanen fra Grimstad, mens resten ble som før nevnt et spleiselag mellom de berørte kommuner pluss noen private aktører.

Banearbeidene starter

I 1903 kunne man omsider komme i gang med selve byggingen av banen. Anleggsarbeidet gikk stort sett greit. Stor stas var det da lokomotivene ankom byen. Det skjedde i mai 1906, og de kom med båt. Mandag 14. mai kunne man lese i lokalavisa: «To lokomotiver til Grimstad-Frolandbanen ankom hertil fredag aften med dampskibet «Fredrikshald III», og blev losset i land ved Bangs verft,

hvor de nu staar». Lokomotivene ble straks benyttet til grusing av banen.

Etter fire års anleggstid var så banen ferdig. Den målte 22,19 km. og sporvidden var 1067 mm, det såkalte smalspor. Prislappen på banen var 736 000 kr.

På St. Hans aften 1907 var det prøvekjøring der bystyret med damer var innbudte gjester.

Som tidligere nevnt var åpningen av banen en eneste stor fest, men den harde hverdagen meldte seg fort. Alle pengene hadde gått med selve byggingen, så jernbanekomiteén måtte personlig garantere for et lån for å ha til driften.

Og de forventede inntekter uteble. Tømmertransporten – som var den viktigste forutsetningen for hele banen – var for nedadgående, skipsbyggingen likeså. Dessuten hadde man regnet med gode fraktinntekter fra Rygene tremasse. Skinnegangen gikk jo rett forbi fabrikkene. Men de ville heller ha Arendal som utskipningssted. Det ble bygget taubane ned til Nidelva, derfra ble tremassen fraktet videre med lektere til Arendal.

Heller ikke passasjertrafikken slo til som ventet. Kanskje hadde selve trasévalget noe av skylda. Banen gikk ut fra Grimstad i vestlig retning, i en stor bue til Roresand og Deidalen. Avstanden til f. eks. Fjære og Rygene ble derfor mye lengre med jernbanen enn langs landeveien. Grimstad, som hadde satset mye for å få sin jernbane, måtte finne seg i at folkevittigheten spøkte med at inntektene gikk opp i røyk og damp.

De økonomiske vanskelighetene tårnet seg opp, og etter drøye tre års drift var kassa helt tom. Banens direksjon så ingen annen utvei enn å kaste inn håndkleet og søke Stortinget om at staten måtte overta hele banen. Og sånn ble det. I januar 1912 ble den private Grimstad-Frolandbanen en del av Norges Statsbaner (NSB), og fikk navnet Grimstadbanen. Dette var for øvrig første gangen her til lands at NSB overtok en privat jernbane.

I 1932, da Grimstadbanen hadde eksistert i 25 år, ble det dramatisk. Staten foreslo å legge ned hele banen. Det forslaget satte sinnene i kok i Grimstad. På dette tidspunkt var Sørlandsbanen kommet så langt som til Kragerø, og nærmest seg Aust-Agder. Ansvarlige myndigheter i Grimstad skrev derfor et skarpt brev til NSB, og påpekte det urimelige i å legge ned en lokal banestrekning like før den kunne knyttes til en større linje. Brevet fra Grimstad konkluderte med at i stedet for nedleggelse burde Grimstadbanen oppgraderes, så den fikk samme sporvidde som Sørlandsbanen.

Og Grimstad ble hørt. Banen ble bredsporet, og i 1936 ble dette markert med en ny fest på byens jernbanestasjon. Optimistiske talere gledet seg over at Grimstadbanen endelig var tilknyttet landets øvrige jernbanenett.

Dermed kunne Risemerra kjøre trygt noen år til. Helt til 1957. Da foreslo hovedstyret i NSB nok en gang å legge ned Grimstadbanen. Og nå ble det vanskeligere å ta opp kampen enn det hadde vært i 1932. For på 50-tallet hadde buss og bil stadig vunnet større innpass, med økte krav om et bedre veinett. Jernbanen var egentlig kommet litt på defensiven. Særlig utsatt var sidebanene. De ble sett på som betente blindtarmer og burde følgelig bli operert bort. Og Grimstadbanen – som til overmål var sidebane til en annen sidebane – var sjanseløs da kravet om rasjonalisering og effektivisering meldte seg med full tyngde. Så da Stortinget i januar 1960 hadde en lang og omfattende debatt om framtidens jernbane i Norge, fikk Magnhild Hagelias forslag om fortsatt drift av Grimstadbanen kun seks stemmer. Den januarkvelden fikk Risemerra sin dødsdom.

Siste tog til Grimstad

Siste ordinære tog gikk torsdag 31. august 1961. Det startet fra Rise kl. 21.30 med forventet ankomst Grimstad kl. 22.05. Det toget ble imidlertid temmelig forsinket. Grunnen var det store passasjerantallet, pluss diverse stopp og hilsener underveis. Mer enn 200 passasjerer entret toget på Rise, og ved ankomsten til Grimstad var tallet økt med ytterligere 100. Barna var i flertall. Noen sa ironisk at det ikke hadde vært så mange mennesker med Grimstadbanen siden åpningsdagen.

Og da toget endelig kjørte inn på stasjonen, til toner fra Grimstad guttemusikkorps, sto en stor folkemasse og ventet. Toget var forsynt med sorte sørgebånd og pyntet med blomster. Ordfører Trygve Skretting med flere talte, og det var blomsteroverrekkelser.

I løpet av september 1961 begynte demonteringen av banen, og innen jul var hele skinnegangen borte. Bussene inntok den tidligere jernbanetomta som dermed fikk et nytt liv som rutebilstasjon.



Av Rune Vindholmen

Lokomotiv og vogner på Treungenbanen i normalsportida

I «På banen» i fjor fortalde eg om lokomotiva og vognene som gjekk på Treungenbanen frå opninga og fram til han blei bygd om frå smalspor til normalspor i 1935 (Nelaug – Arendal) og 1946 (Nelaug – Treungen). Denne gongen skal eg presentere materiellet som blei brukt i normalsportida fram til nedlegginga i 1967.

I smalsportida var Treungenbanen ein isolert banestrekning med lite utskiftingar av materiellet. Nokre lokomotiv og vogner gjekk fast på banen i mange år. Med normalsporet blei banen knytta saman med resten av jernbanenettet i Noreg, og det blei meir vanleg å flytte lokomotiv og vogner rundt om der det var mest bruk for dei.

Med normalsporet kom det andre lokomotiv og vogner til Treungenbanen, men det var til dels gammalt og godt brukt materiell jernbanen kunne by på dei første åra. Krigsåra hadde òg slite hardt på jernbanen sitt utstyr. Tidleg i 1950-åra blei det mellom anna levert større seriar med nye dieselmotorvogner til NSB som hjelpte på situasjonen, og Treungenbanen fekk også til ein viss grad nytte godt av dette.

Normalt blei persontoga køyrd med motorvogner, og så gjekk det eigne godstog med damplokomotiv. Motorvognene hadde ikkje mange sitjeplassar, og dei var heller ikkje så gode i mykje og tung snø. Om trafikken var stor eller vinteren hard hende det at damplokomotiva var til god nytte i desse toga også. Nokre persontog mellom Arendal og Nelaug blei også trekte av damplokomotiv med vogner som blei kopla inn og ut av Sørlandsbanen sine tog på Nelaug, slik at det blei direkteforbindelse til og frå Oslo. Slik luksus var det aldri til Treungen.

Dei første normalspora motorvognene på Treungenbanen, Cmb type 13, hadde mykje til felles med dei smalspora motorvognene som banen fekk allereie i 1927. Fire slike vogner bygd i 1929 og 1930 blei sett inn i trafikk. Dei hadde to bensinmotorar på til saman 190 hk kopla til kvar si girkasse, så dei var nok ikkje dei enklaste å køyre. Dette var toaksla vogner, og på ein jernbane med korte skinnelengder fekk dei ein hoppande, ukomfortabel gange. Dei hadde førarrom berre i eine enden, og måtte derfor snuast på endestasjonane. 40 sitjeplassar var tiltider for lite, og då trakk dei



med seg ei gammal vogn opphavelig levert til Meråker-banen i 1880! Den siste av desse motorvognene blei tatt ut av trafikk i 1956.

I 1950 kom dei første motorvognene av type BM 87 til Treungenbanen, og desse kom til å dominere trafikken dei siste 15 åra banen var i drift. 17 slike blei levert i 1941, og på det meste var fem i bruk mellom Arendal og Treungen. Dei hadde berre 46 sitjeplassar. Dessutan var det ikkje mykje plass til bagasje og gods, så det blei samstundes laga nokre små godsvogner, populært kalla «koffertar», som dei drog med seg. BM 87 var lette boggivogner som gjekk fint på sporet, og hadde førarplass i begge endar. Motoren var ein Deutz på 125 hk.

I 1955 fekk banen dei første motorvognene av ein større type, BM 86. Det blei også bygd såkalla styrevogner av denne typen. Styrevognene hadde ikkje motorar og framdrift, men førarrom i eine enden som heile togsettet kunne køyrast frå. I tillegg hadde dei eit eige godsrom. Til saman blei det bygd om lag 100 slike motor- og styrevogner i fleire variantar mellom 1938 og 1956, og dei trafikerte nesten heile jernbanenettet i Noreg. Mange av vognene var i drift i bortimot 40 år. Her gjekk dei vanlegvis berre mellom Nelaug og Arendal, men dersom trafikken var stor hende det at dei fekk ein tur til Treungen også. Mellom anna blei det siste ordinære persontoget frå Treungen 30. september 1967 køyrd med to slike vogner. Motorvognene hadde opprinneleg to Hercules-motorar på 190 hk kvar, seinare fekk dei Rolls Royce-motorar med litt høgare effekt.

Fleire ulike damplokomotiv kom til Treungenbanen med normalsporet, men nye kan ein ikkje akkurat seie at dei var. Det eldste var bygd i 1877. Den mest vanlege lokomotivtypen på banen gjennom heile normalsportida kan vi omtale litt nærmare:



Type 21 var ein vanleg lokomotivtype på store delar av det norske jernbanenettet. Dei første kom til Vossebanen i 1904, og fram til 1919 blei det levert 42 stk, eit høgt tal etter norsk målestokk. Toppfarten var 60 km/t. Driftsklare vog dei rundt 60 tonn, inkludert 3 tonn kol og snau 8 tonn vatn på tenderen. Akseltrykket var berre 10 tonn. Med lågt akseltrykk og relativ høg toppfart var dei anvendelige i alle slags tog på sidebanane, og fleire var i bruk heilt til det var slutt med dampdrift på jernbanen i Noreg i 1970. På det meste var fem slike stasjonert i Arendal for trafikken på Treungenbanen.

Inn i 1960-åra jobba jernbanen for å erstatte damp med diesel. Mellom 1954 og 1973 fekk NSB ein stor serie med diesellokomotiv av type Di 2 til bruk i mindre godstog og tyngre skifting på større stasjonar. Dei erstatta mange damplokomotiv, men dei var også ganske tunge (nesten 16 tons akseltrykk) og stive, og dermed lite eigna for spinkle sidebanar som Treungenbanen. I 1965 blei det likevel sett inn eit slikt lokomotiv i godstoga til Treungen. Det sleit mykje på sporet, og enden på visa blei ein avsporing med eit grustog nord for Øy hausten 1967. Dampen måtte dermed inn i trafikk igjen heilt på slutten for å trekke dei siste toga før sporet blei fjerna.

Då banen mellom Nelaug og Treungen blei lagt ned blei motorvognene av type 87 tatt ut av drift. Mellom Arendal og Nelaug kunne ein klare seg med dei nyare og større vognene av type 86, som gjekk nesten 30 år til på strekninga. Fleire av damplokomotiva blei også sette vekk for godt. Det siste ordinære toget med damplokomotiv mellom Arendal og Nelaug gjekk sommaren 1968. Etter dette var dieseldrifta einerådande fram til Arendalsbanen blei elektrifisert i 1996.



Framleis kan ein oppleve lokomotiv og vogner slik som dei som gjekk på Treungenbanen på ulike museumsbanar. Damplokomotiv type 21c nr. 376 var stasjonert i Arendal frå 1960 til 1968 og hadde mange turar til Treungen i desse åra. Det er tatt vare på ved Kent & East Sussex Railway søraust i England. Fleire BM 86-vogner eksisterer også. Vogn nr. 86 68 var stasjonert i Arendal i mange år, og var med i siste persontoget frå Treungen før nedlegginga. No er ho på Gamle Vossebanen ved Bergen etter omfattande restaurering. Ei vogn av type 87 og eit damplokomotiv av type 21 er i drift på Krøderbanen. Fleire diesellokomotiv type Di2 er også tatt vare på, men ingen er i drift for tida. Men det er altså framleis mogleg å oppleve ei togreise slik ho arta seg på Treungenbanen dersom ein ønskjer det!

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.: Damplokomotiver i Norge.

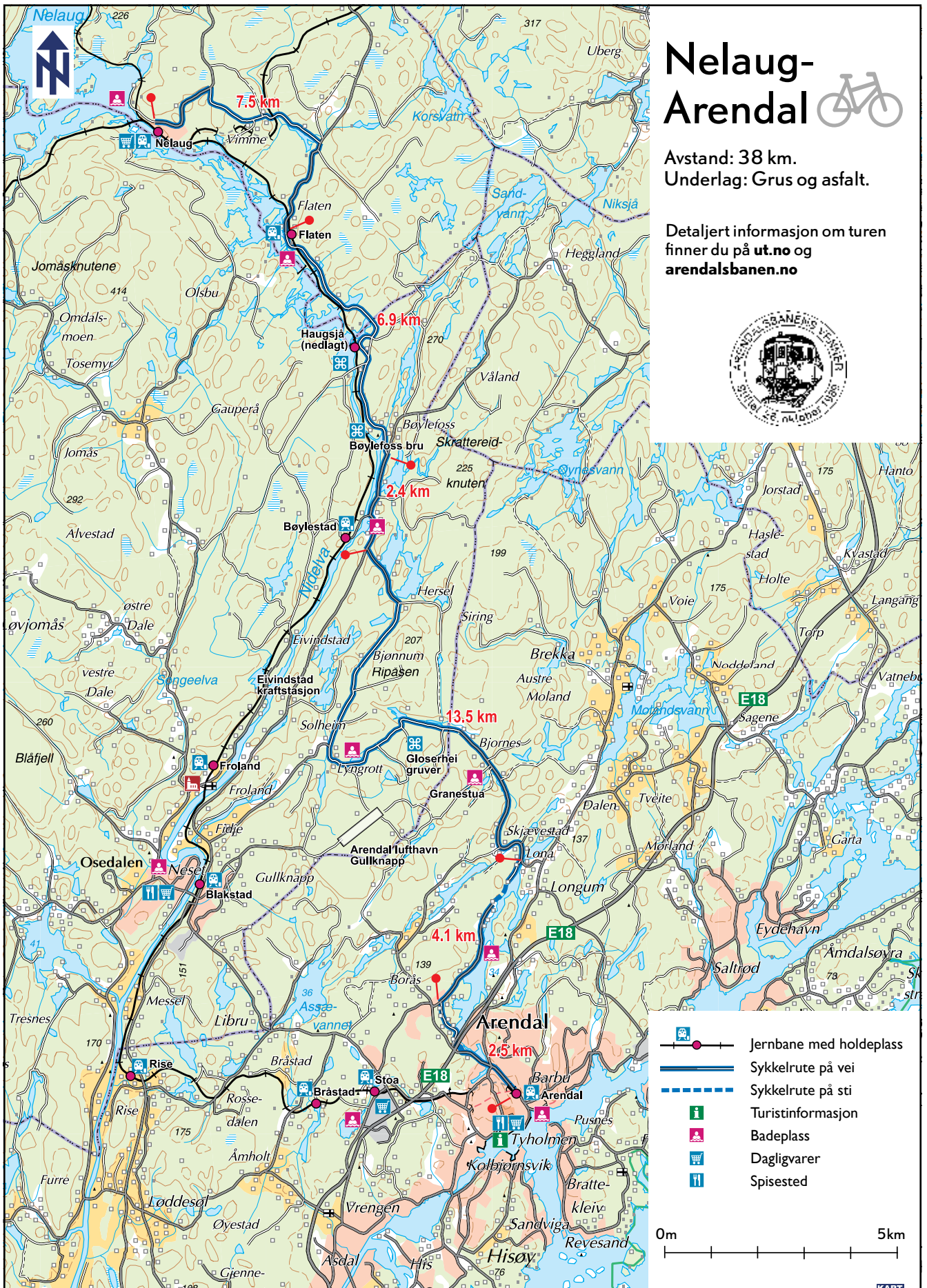
Norsk Jernbaneklubb 1987

1. Det klassiske persontoget på Treungenbanen etter 1950: ei motorvogn av type 87 med "koffert" på slep. Her er toget frå Treungen på Nelaug ein augustdag i 1958.
Foto: Douglas Beath, Norsk Jernbanemuseum si samling
2. Eit motorvognsett av type 86 på Garnes stasjon på Gamle Vossebanen i 2023. Slike gjekk av og til i toga til Treungen når trafikken var stor. Framste vogna på biletet gjekk til og med i siste persontoget frå Treungen før nedlegginga.
Foto: Rune Vindholmen
3. Godstoget frå Treungen på Åmli stasjon med diesellokomotiv av type Di 2. Biletet er tatt 25. september 1967, fem dagar før nedlegginga.
Foto: Erik W. Johansson
4. Damplokomotiv type 21c nr. 376 gjekk på Treungenbanen i fleire år. Her er det på stasjonen i Tenderden Town i England 7. mai 2019.
Foto: Rune Vindholmen

Åmli - Treungen



Underlag: Grus og asfalt.





= Agder Sparebank

- på lag med deg

Tlf. 3700 4900



Bjarnes
HÅNDVERKSTJENESTER

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

Slik kan Arendal stasjon utvikles til et fremtidsrettet trafikknutepunkt



Av Kjell Espeland Halvorsen

Om få år bør du kunne kjøpe en reisebillett fra nærmeste busstopp der du bor til bestemmelsesstedet, f.eks. litt utenfor Oslo sentrum. Billetten kan du ha på telefonen, eller skrive den ut. Prisen for hele reisen må være så gunstig at det virkelig frister å la bilen bli stående hjemme.

Lokalbussene i Arendal kan kjøre nederom Arendal stasjon i halvtimen før togavgang og også like etter en annonsert togankomst. For dem som ikke kan benytte busstilbudet hjemmefra, er alle parkeringsplassene ved stasjonen reservert for togreisende. Disse plassene må kunne bestilles kostnadsfritt på forhånd.

Toget som står klart ved plattformen bør være nytt og av høy kvalitet – innredet for lengre reiser og universelt utformet slik at barnevogner, rullestoler og sykler kan trilles om bord. I slike tog er det ordinære sitteavdelinger med bekvemme seter, familieavdeling med lekeplass for barn, automater for mat, snacks og drikke, stilleavdeling og en oppgradert komfortavdeling.

Dette toget vil kunne bruke fire timer på turen fra Arendal til Oslo. På Nelaug stasjon kan det kobles sammen med toget fra Stavanger/Kristiansand i løpet av fem minutters stasjonsopphold, før begge togene kan fortsette østover mot Oslo.

Vel fremme i hovedstaden kan du med samme billett bytte over til lokaltog, T-bane, trikk eller buss for å komme helt frem til bestemmelsesstedet.



Høres dette fristende ut? Jeg mener det er et slikt reisetilbud vi bør ha i Arendal i nær fremtid! Dette kan vi få til med bruk av eksisterende sporkapasitet på Sørlandsbanen.

Vi har en svært moderne Arendalsbane som ble elektrifisert så sent som i 1996. Den må nå få komme mer i bruk. Nye togsett må bestilles for å utgjøre «Arendalsdelen» av togene på Sørlandsbanen. Lokaltog som en tilbringertjeneste til Nelaug er ikke nok. Vi må lære av andre land der inn- og utkobling av togsett underveis på reisen for å oppnå direkteforbindelser er en daglig rutine. Som eksempel vil jeg nevne det som skjer på stasjonen Zweilütschinen i Sveits, i landet som er foregangslandet for jernbane. Her deles og skjøtes to togsett i løpet av to minutters stasjonsopphold hele 64 ganger i døgnet!

Direktetog Arendal – Oslo er fremtiden. Arendal stasjon har en sentral beliggenhet med gangavstand til byens sentrum. Nå må vi klare å ta Arendalsbanen mer i bruk og ikke satse alt på vei-transport. Før det bygges ny jernbanetrasé mellom Brokelandsheia og Porsgrunn vil ikke toget kunne konkurrere med buss og bil i reisetid. Men som reiseform vil et direktetogtilbud hevde seg sterkt som et attraktivt alternativ til reisen langs E-18. Dette er en bærekraftig transportløsning som er helt realistisk å oppnå.

Kalender 2026 til salgs!

Kalender fra Arendalsbanens Venner er klar for salg. Inntekten går til foreningens drift. Kalenderen inneholder både historiske 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 om bestilling til 909 33 348 (Arne M. Gimse) eller 938 50 423 (Kjell Espeland Halvorsen). Hvis kalenderen må sendes. Pris kr.100,- + porto kr. 56,- = kr. 156,- hvis den må sendes.



Nytt fra styret

Den mest oppdaterte informasjonen fra Arendalsbanens Venner finner du på hjemmesiden:

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 2026

Åpent venterom og dugnad på torsdager fortsetter.

Oddetallsuker på kveldstid kl. 19.

Partallsuker på dagtid kl. 10-15.

Årsmøtet holdes i februar/ mars.

Egen innkalling til medlemmer.

 ARENDALS
FOSSEKOMPANI



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



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

Renovering av privetet på Rise stasjon



Av Ole Emil Pedersen

Privetet er blitt restaurert i sin helhet. Det er blitt gjort arbeider på kledning, belistning, vinduer, tak og de fem dørene. Det gjenstår noe arbeid for å ferdigstille prosjektet.

Vegger

Kledningen er delt inn i tre felter oppdelt med horisontalt liggende profilerte bord. Det var uoriginale bord nederst på den ene langveggen og punktvis råteskader rundt forbi på bygget. Det var kledning igjen av restaureringsarbeidet fra stasjonen som kunne brukes. Siden disse byggene var av de første «ferdighusene», var profilering og bredder like.

Bindingsverket hadde noen råteskader på bunnsvill og stolpeender. Dette ble reparert ved at kledning ble demontert i det aktuelle området. Da kom man til fra innsiden og utsiden. Vekten ned på bunnsvillen ble avlastet med jekker, slik at man kunne skifte ut deler av bunnsvillen. Det ble brukt tettvekst malmfuru til bunnsvill.

Kledning og belistning ble vasket, skrapet og malt med linoljemaling fra Linomal. Dette var det gjengen fra Arendalsbanens Venner som sto for. Når vi er helt ferdig med belistning rundt dørene, må det males et siste strøk.

Vinduer og dører

Vinduene og dørene ble tatt ut og fraktet til verkstedet vårt for restaurering. Dørene hadde mye råteskader og trengte en del nytt treverk. På tre av dørene var det finerplate i fyllingene. Det ble vurdert om dette skulle skiftes til heltre, men man fant ikke noen sikre spor på at dette ikke kunne være originalt. Slik ble de bevart og to av de nederste speilene ble erstattet med ny



finerplate. De to siste dørene hadde heltre i speilene og var utsmykket med mer profiler. Den doble døren mot jernbanesporet var i en slik forfatning at det var vel så viktig å lage en ny kopi av den.

Både dører og vinduer er malt av Arendalsbanens Venner. Dette er et samarbeid vi har hatt gjennom hele prosjektet Rise stasjon med godt resultat. Vi refererer til dette samarbeidet til andre huseiere når det er snakk om egeninnsats på prosjekter støttet av det offentlige.

Tak og blikk

Blikkenslageren vår har utført arbeider på mønebeslagene og luftehatten. I hovedsak gikk arbeidet ut på å feste de eksisterende beslagene bedre. De to nedløpskummene som henger på langveggen mot skinnegangen, ble demontert og restaurert på verkstedet vårt. Her ble hull loddet og vulster som manglet, komplettert. Dugnadsgjengen har tatt ned alle de flate teglsteina og vasket dem rene for mose. Steina ble til slutt impregnert med Movin impregnering, slik at de skal vare i mange år til. Dette er en type teglstein det begynner å bli færre av, og det er derfor svært viktig å ta godt vare på de man har. Da tegla var nede, ble det oppdaget råde i noen av lektene. Det ble lagt inn nye malmllekter der hvor det var dårlig.

Bøylestad Moen AS takker for oppdraget og det gode samarbeidet!



Årsmelding 2024

Årsmeldingen gjelder for perioden fra 1. januar til 31. desember 2024.

Årsmøtet

Årsmøtet ble avholdt på Rise stasjon 14. mars.

Det var 22 medlemmer til stede.

Årsmelding og revidert regnskap for 2023 ble godkjent, og budsjett for 2024 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: 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 4 styremøter. Styremedlemmene har i tillegg holdt jevnlig kontakt via e-post. På første styremøte etter årsmøtet ble Knut Brørvik valgt til nestleder. Rune Vindholmen ble valgt til sekretær og kasserer.

- Søknad er sendt Arendal kommune om driftstilskudd til lag og foreninger
- Søknad er sendt Riksantikvaren/Agder fylkeskommune om midler til videre bygningsmessige utbedringer og maling av Rise stasjon.
- Henvendelser er gjort 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 ledelsen i Go-Ahead Nordic er gjennomført i Oslo. Tema for møtet var forbedret reisetilbud på Sørlandsbanen og Arendalsbanen. Fri frakt av sykler på Arendalsbanen var også et av temaene.



Innspill

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

Torsdagssamlingene

I vinterhalvåret har det vært samling på Rise stasjon to torsdager i måneden fra kl. 10 – 14.30 med oppdatering av jernbanenyheter, diskusjoner og historiske tilbakeblikk rundt kaffebordet.

De to andre torsdagene har vi arrangert temakvelder fra kl. 19 – 21.30.

Årets temaer har handlet om jernbanen i Danmark på 1980-tallet, togekspeditørtjeneste på Solørbanen i 2023, siste driftsår på Numedalsbanen (1988) og veterantogkjøring på banen i ettertid. Togturer i Australia og India, museumsbaner i Tyskland, deriblant turer på smalsporlinjen til fjellet Brocken (Blokkberg) både i 1993 og i 2024, har vi også fått ta tatt del i. I tillegg har det blitt presentert bilder fra togturer i Rhindalen og Moseldalen.

Torsdagene i sommerhalvåret, utenom juli måned, har aktive medlemmer arbeidet med det store restaureringsarbeidet (vasking, skraping og maling) som pågår på stasjonsbygningen på Rise. Bøylestad Moen AS har ledet prosjektet.

Stasjonsbygningen

Siste trinn i renoveringsarbeidet på Rise stasjon er ferdig. Bøylestad Moen AS har utført det bygningsmessige utbedringsarbeidet på stasjonens sydøstvegg. Råteskader i bindingsverket er reparert, toppsvillen er skiftet i full lengde og den gamle isolasjonen i veggene er byttet ut med trefiberisolasjon. All kledning på tilbygget er skiftet ut med malmfuru. Vinduene er restaurert. Døra inn til kontoret fra plattform-siden er også restaurert. Begge pipene er impregneret, og skadet skifer på taket er skiftet ut.

Inne i bygningen er de to feielukene forsterket for å holde dagens krav. Hele det elektriske anlegget er kontrollert og noen påviste mangler er utbedret.



Foreningens aktive medlemmer har utført et betydelig arbeid (289 dugnadstimer) med vasking, skraping og maling av sydøstveggen på stasjonen. Vinduene har vi malt i verkstedet til Bøylestad Moen.

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

Privetet

Bøylestad Moen AS har laget en tilstandsrapport for dette lille uthuset. Planen er at bygningen skal renoveres i løpet av 2025.

Stasjonsparken

Plenene er blitt klippet og holdt i orden, og pryd-buskene har fått sin årlige nedklipping. Utenfor stasjonsbygningen og inne i motorvognen BM 8611, ble det i oktober filmet til en musikkvideo, «Det samme toget», av Tore Thomassen.

Sykkelruta Nelaug – Arendal

Alle skiltene i veikryssene er kontrollert. En del av de 25 sykkelruteskiltene er skiftet ut med nye eller nyoppussa skilt. Rutebeskrivelsen på vår nettside er oppdatert.

BM 86.24 og BFS 86.99

Togsettet har hatt nødvendig tilsyn og motorene har blitt startet opp.

Internettside

Arne Gimse har hatt ansvaret for å legge ut informasjon og nye bilder på foreningens nettside. Der er kart og god informasjon og om flere turmuligheter langs Arendalsbanen og der er mye å lese om både banestrekningene og stasjonene.

Medlemsbladet

PÅ BANEN kom ut i begynnelsen av desember. Vi kunne bl.a. lese om lokomotiver og vogner på Treungenbanen i smalsportida, om restaureringsarbeidet på Rise stasjonsbygning og om alle turanbefalingene med utgangspunkt fra Froland, Bøylestad, Flaten og Nelaug stasjon.



Stasjonsugla passer på.
Takk til Møy Lise Saxe

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 Bøylestad Moen AS, Agder Sparebank og Go-Ahead Nordic for annonser på kalendersidene. 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 og Asbjørn Dahl representerte AbV på møte i BM86-forum på Kongsberg i mai. Her utvekslet foreninger som er eiere av 86-materiell erfaringer med å ta vare på togmateriellet. Samarbeid om vedlikehold og driftsklart materiell var et tema på samlingen.

Medlemmer

Arendalsbanens Venner har 180 medlemmer per 31. desember 2024 (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.

Rise, 13.03.2025, Styret

**Støtt oss gjennom Grasrot-
andelen til Norsk Tipping**

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



Togruter Arendal - Oslo/Stavanger - Arendal f.o.m. 14.12. 2025

	M-F	M-F	M-To	M-L	D	D	D	D	D	S-F	L
Fra Arendal	kl.05.09*	kl.06.13	kl.08.06*	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
				F-L					S		
Fra Nelaug	kl.04.56**			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.12.25	kl.14.25	kl.16.25	kl.18.25	kl.20.25	kl.22.45	kl.00.25	
		F				M-L	S-F		D		
Fra Nelaug		kl.07.52			kl.10.52	kl.12.55	kl.14.55	kl.16.56	kl.18.54		
Til Stavanger		kl.12.05			kl.15.18	kl.17.49	kl.19.19	kl.21.15	kl.23.14		
		F	M-L	D	D	D	S	S-F			
Fra Stavanger		kl.04.20	kl.06.32	kl.08.47	kl.10.16	kl.12.34	kl.14.04	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			
		F	D	M-L	S-F	D	D	S-F	L		
Fra Oslo		kl.04.19	kl.07.25	kl.09.25	kl.11.25	kl.13.25	kl.15.23	kl.17.25	kl.17.25		
Til Nelaug		kl.07.50	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		

* Buss fra Arendal til Gjerstad, overgang til tog der.

** Bestillingstaxi fra Nelaug til Gjerstad, overgang til tog der.

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

Med forbehold om endringer

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



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

