

# **Sidebaner som del av norsk jernbanestrategi**

## **Setesdalsbanen som eksempel**



Universitetet  
i Stavanger

Karine Narvestad Eieland

**Bacheloroppgave i historie, våren 2021**

LHIS370

Universitetet i Stavanger

Institutt for kultur- og språkvitenskap

## **Innholdsfortegnelse**

1.0 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn .....	2
2.0 Den norske jernbaneutbygginga på 1800-tallet.....	6
2.1 Stambane – sidebane: en begrepsavklaring .....	6
2.2 Hovedbanen – den første jernbanen i landet .....	7
2.3 Jernbanepolitikken i 1860- og 70-åra .....	8
2.3.1 "Det norske system" .....	9
2.4 Jernbanepolitikken i 1880- og 90-åra .....	11
2.4.1 Veien mot et statlig jernbanesystem .....	11
3.0 Setesdalsbanen .....	13
3.1 Setesdal før jernbanen .....	14
3.2 Kampen om oplandet.....	15
3.3 Transportbehovet.....	16
3.4 Hva bidro Setesdalsbanen til?.....	18
4.0 Konklusjon .....	21
5.0 Litteraturliste .....	24

## 1.0 Innledning

Historiker Trond Bergh omtaler Setesdalsbanen som "[...] et av de beste eksempler på at en jernbane i et utkantområde raskt og effektivt kunne utløse ny vekst og utvikling selv om den ikke var knytta til det øvrige jernbanenettet."<sup>1</sup> Setesdalsbanen var en sidebane som gikk fra Kristiansand til Byglandsfjord i Setesdal. Den ble vedtatt av Stortinget i 1890, og stod ferdig seks år seinere.<sup>2</sup> Fra 1938 ble nederste del av banen, strekninga Grovane-Kristiansand, innlemma i Sørlandsbanen.<sup>3</sup> I 1962 ble resten av banen nedlagt.<sup>4</sup> I dag drives deler av banen, strekninga Grovane-Røyknes, som en museumsbane.

Bygginga av Setesdalsbanen er en del av den norske jernbanehistorien på 1800-tallet. I denne perioden ble de såkalte sidebanene prioritert som del av landets jernbanestrategi.

Setesdalsbanen er et eksempel på en sidebane som ble bygd til fordel for Sørlandsbanen, stambanen som skulle gå fra Kristiania via Kristiansand til Stavanger. Stambanen måtte vike for sidebanen. Hvorfor gjorde myndighetene ei sånn prioritering? På bakgrunn av dette har jeg formulert følgende problemstilling for oppgaven:

*Hvorfor var bygginga og satsinga på sidebaner en viktig del av norsk jernbanestrategi på 1800-tallet?*

Med andre ord skal jeg undersøke hvilke forhold som lå til grunn for at sidebanene var et viktig satsingsområde for den norske jernbaneutbygginga i den nevnte perioden. For å konkretisere denne bygginga og satsinga, skal jeg se på Setesdalsbanen. Jeg har valgt å undersøke akkurat denne banen fordi jeg har selv tilknytning til området banen gikk i.

Oppgaven er en tekstanalyse, og er basert på ei drøfting av tidligere forskningslitteratur. For den generelle delen om jernbaneutbygginga, har jeg spesielt brukt historiker Trond Berghs bind av *Jernbanen i Norge 1854-2004*.<sup>5</sup> Verket ble gitt ut av Jernbaneverket i forbindelse med 150-årsmarkeringa av åpninga av landets første jernbane. Dette er det nyeste standardverket om norsk jernbanehistorie. Jeg har også brukt det første bindet i trebindsverket *De norske*

---

<sup>1</sup> Trond Bergh, *Nye spor og nye muligheter: 1854-1940*, bind 1 av *Jernbanen i Norge 1854-2004* (Bergen: Vigmostad & Bjørke, 2014), 301.

<sup>2</sup> Styrelsen for Statsbanerne, *Afslutningsrapport for jernbaneanlægget Kristiansand – Byglandsfjord: avgivet til Den Kgl. Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbeider* (Christiania: Norges statsbaner, 1899), 3.

<sup>3</sup> John Johnsen, *Setesdalsbanen* ([ukjent utgivelsessted]: [ukjent forlag], 1962), 6.

<sup>4</sup> John Johnsen, *Setesdalsbanen*, 6.

<sup>5</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*.

*jernbaners historie* av Einar Østvedt, som før 2004 var å regne som standardverket.<sup>6</sup> Verket er fra 1954. Til delen om Setesdalsbanen, har jeg i kombinasjon med standardverkene brukt Knut John Bakkens kapitler i *Fra gamp til damp: Setesdalsbanen – de første hundre år*.<sup>7</sup> Boka ble utgitt av Stiftelsen Setesdalsbanen i 1996 i forbindelse med hundreårsjubileet for banen, og er den nyeste og mest omfattende litteraturen som er å finne om Setesdalsbanen.

Oppgaven begynner med en introduksjon av kommunikasjonsrevolusjonen, og den økonomiske utviklinga som Norge, sammen med store deler av verden, gikk inn i på begynnelsen av 1800-tallet. Videre er oppgaven delt i to deler. Den første delen er en gjennomgang av den norske jernbaneutbygginga på 1800-tallet. Begrepene sidebane og stambane blir redegjort for og diskutert. I denne delen blir det lagt vekt på jernbanepolitikken som ble ført, særlig 1860-, 70-, 80- og 90-åra. Et undertema her er finansieringssystemet "det norske system", og dets videre utvikling. Den andre delen av oppgaven er en casestudie om Setesdalsbanen. Først undersøkes forholdene som lå til grunn for kravet om å bygge jernbanen. Til slutt ser jeg på noen aspekter ved hva jernbaneprosjektet bidro til i distriktet. Målet med casestudien er å vise hvordan Setesdalsbanen kan, eller ikke kan ses på som et eksempel på sidebanenes prioritering i jernbaneutbygginga på 1800-tallet.

## 1.1 Bakgrunn

Før jeg går inn på jernbaneutbygginga i Norge, vil jeg først redegjøre for to grunnleggende fenomener, den industrielle revolusjonen og kommunikasjonsrevolusjonen. Disse er begge viktige forutsetninger for utviklinga av jernbanen. Fra 1750-tallet og utover skjedde det store samfunnsomveltninger i Europa. Gradvis ble muskelkraft erstatta med fossile energikilder som kull, og håndverks- og hjemmeproduksjon gikk over til maskiner i fabrikker.<sup>8</sup> Fenomenet industrialisering kan sies å ha starta i Storbritannia, som blant annet hadde god tilgang på ressurser som kull og jern, samt en betryggende økonomi fra utenrikshandel og skipsfart.<sup>9</sup> Med ny teknologi, innovasjon og en markant overgang til bruk av fossil energi, utvikla

---

<sup>6</sup> Einar Østvedt, *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, bind 1 av *De norske jernbaners historie* (Oslo: Cappelen, 1954).

<sup>7</sup> Roar Olsen, red. *Fra gamp til damp: Setesdalsbanen – de første hundre år* (Vennesla: Stiftelsen Setesdalsbanen, 1996).

<sup>8</sup> Tore Linné Eriksen, *Globalhistorie 1750-1900: En sammenvevd og delt verden* (Oslo: Cappelen Akademisk, 2010), 27.

<sup>9</sup> Eriksen, *Globalhistorie*, 34.

samfunnet seg til noe fundamentalt annerledes enn tidligere. En kan derfor snakke om en industriell "revolusjon".

Den industrielle revolusjonen fikk store følger for det britiske samfunnet, og spredte seg videre ut i Europa. Gjennom forbedring og utbygging av kommunikasjonsinfrastrukturen som vei, kanaler og jernbane, ble land bundet sammen i et transportnettverk.<sup>10</sup> Det å knytte nasjonen sammen med kommunikasjoner, var et viktig politisk prosjekt. Utviklinga innenfor kommunikasjonene var avgjørende for den økonomiske veksten. De "[...] materielle og aandelige Fremskridt [...]" hadde, som professor og politiker Ole Jacob Broch uttalte det, sitt grunnlag i kommunikasjonsrevolusjonen, eller samferdselsrevolusjonen som den også blir kalt.<sup>11</sup> Begrepene viser til den store utviklinga og utbygginga av kommunikasjonene i landet på 1800- og 1900-tallet. Historiker Sverre Knutsen avgrensar denne revolusjoneringa av samferdselen og samferdselsmidlene nærmere, fra midten av 1800-tallet og fram til første verdenskrig.<sup>12</sup> Andre vil kanskje argumentere for at kommunikasjonsrevolusjonen har fortsatt fram til i dag, blant annet med den voldsomme utviklinga innenfor telekommunikasjon. Endringene var omfattende, og de skapte tydelige skillelinjer mellom det som var før, og det som kom etter. Kommunikasjonsrevolusjonen gjorde det enklere å utveksle informasjon og flytte mennesker og varer.<sup>13</sup> På 1800- og 1900-tallet var det utbygginga av veier, jernbaner, skipsfart, post og telegraf og økt utgivelse av aviser og tidsskrifter som gjorde store gjennomgripende endringer i samfunnet.<sup>14</sup>

Fra rundt 1830-åra vokste det fram en markedsøkonomi på verdensbasis.<sup>15</sup>

Markedsøkonomien dro verdensøkonomien i en frihandelsvennlig og liberal retning, og dette fremma Norges innlemming i den internasjonale økonomien.<sup>16</sup> Nå ble land mer avhengige av hverandre. Med markedsøkonomien ble norske importmønstre endra, og eksportnæringer styrka.<sup>17</sup> I perioden mellom 1830 og 1875 ble landets samla produksjon tredobla. Dette viser

---

<sup>10</sup> Eriksen, *Globalhistorie*, 31.

<sup>11</sup> Her sitert fra Anne-Lise Seip, *Nasjonen bygges 1830-1870*, bind 8 av *Aschehougs Norgeshistorie*, redigert av Knut Helle (Oslo: Aschehoug, 1997), 110.

<sup>12</sup> Sverre Knutsen, *Veier til modernisering: Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet* (Oslo: Pax Forlag, 2009), 11.

<sup>13</sup> Eriksen, *Globalhistorie*, 27.

<sup>14</sup> Seip, *Nasjonen bygges*, 110.

<sup>15</sup> Seip, *Nasjonen bygges*, 110.

<sup>16</sup> Hans Try, *To kulturer, en stat 1851-1884*, bind 11 av *Norges historie*, redigert av Knut Mykland (Oslo: J. W. Cappelens Forlag AS, 1979), 112.

<sup>17</sup> Gjennomgangen av utviklinga mellom 1830 og 1870 bygger på Seip, *Nasjonen bygges*, 110-112.

hvor avhengig landet var av tendensene i den utenlandske økonomien. Når det gikk godt utenfor landet, gikk det godt i landet.

Perioden mellom 1830 og 1870 var prega av en sterk økonomisk vekst i Norge. En kan nevne flere drivkrefter som var viktige for denne veksten. Én var pengepolitikken. Den norske regjeringa hadde fram til 1842 ført en stram pengepolitikk, men så ble verdien fast og bundet til sølv, og en tjuetårig deflasjonsperiode tok slutt. Dette resulterte i at pengemengden og sirkulasjonen økte, og bankene lånte ut mer. Dessuten vokste befolkninga, og tilgangen på arbeidskraft økte. Som nevnt tidligere, fikk Norge, som verdensmarkedet, et friere næringsliv. Økonomisk vekst ville best sikres gjennom frihandel og konkurranse. Særlig for bøndene ble Stortingets revidering, og seinere oppheving av handelslover, betydningsfull. Bøndene ønska å fjerne bynæringsenes særrettigheter når det gjaldt deres monopol på handelsvirksomhet. Dette skapte konkurranse mellom byene. En annen drivkraft for den økonomiske veksten i landet, var assistansen fra utlandet. Ved for eksempel bygging av jernbaner, var det enkelt å hente inn ny teknologi og eksperthjelp fra andre land. Hovedbanen, den første jernbanen i Norge, ble bygd av britene.

Eksportnæringene var viktige for den norske økonomien. "Markedsøkonomien forutsatte kommunikasjon, ikke bare med utlandet, men også innenfor Norges grenser." skriver Gro Hagemann i *Det moderne gjennombrudd 1870-1905*.<sup>18</sup> Den åpne økonomien gjorde landet avhengig av eksport. Eksportartiklene var ofte å finne inn i landet, som for eksempel trelast. Transporten ut til utskipingshavner var før kommunikasjonsrevolusjonen, strevsomme og tidkrevende. Det voksende næringslivet og markedsøkonomien i Norge på 1800-tallet, krevde en utbedring av kommunikasjonene i landet. Næringslivet måtte effektiviseres.

I 1846 ble Departementet for det Indre, eller Indredepartementet, oppretta.<sup>19</sup>

Indredepartementet skulle samle alle samferdselssakene under ett og ta seg av nærings saker, post, veier, kanaler og statistikkverket, bortsett fra kommunalvesenet.<sup>20</sup> Den unge juristen Frederik Stang ble sjef for departementet.<sup>21</sup> Sammen med stortingspolitikeren Anton Martin Schweigaard, og matematikeren og politikeren Ole Jacob Broch, spilte Stang en viktig rolle i

---

<sup>18</sup> Gro Hagemann, *Det moderne gjennombrudd 1870-1905*, bind 9 av *Aschehougs Norgeshistorie*, redigert av Knut Helle (Oslo: Aschehoug, 2005), 190.

<sup>19</sup> Jan Eivind Myhre, *Norsk historie 1814-1905: Å bygge ein stat og skape ein nasjon* (Oslo: Det Norske Samlaget, 2015), 169.

<sup>20</sup> Seip, *Nasjonen bygges*, 113.

<sup>21</sup> Myhre, *Norsk historie*, 169.

kommunikasjonsutbygginga av Norge.<sup>22</sup> De tre kan ses på som nøkkelfigurer for "kommunikasjonsevangeliet", et uttrykk som historikere som Jens Arup Seip, Trond Bergh, Jan Eivind Myhre og flere har brukt om budskapet fra sentrale norske politikere på 1800-tallet.<sup>23</sup> Myhre skriver i *Norsk historie 1814-1905* at uttrykket handler om "[...] ei sterk tru på kva det har å seie for eit land og for innbyggjarane at folk og verksemder blir knytte saman".<sup>24</sup>

I første rekke av utbedringa av kommunikasjonene innenlands, stod veiene. Før kommunikasjonsrevolusjonen var de norske veiene bratte, smale og generelt lite kjørbare. Fram mot 1870 ble veinettet betydelig utvida.<sup>25</sup> Tidligere veier ble utbedra, og nye veier kom til. Ny kunnskap og teknologi bidro videre til utviklinga av jernbaner og dampskip, som tok samferdselsutbygginga et steg lenger. På de store innsjøene, som Mjøsa, kom det dampskip fra rundt 1840-åra som transporterte varer. Fra 1850-tallet ble det bygd jernbaner, og utbygginga skjedde i et voldsomt tempo. For kystlandet Norge var sjøveien uunnværlig. Det ble bygd fyr langs kysten, og staten kjøpte dampskip som gikk med post og passasjerer langs kysten helt til Vadsø, og også til Danmark, Sverige og Tyskland. Seinere ble dampskipsfarta en privat virksomhet som staten subsidierte. Endringer av portopolitikken i 1840- og 50-åra gjorde det billigere å sende brev, noe som resulterte i at brevmengden økte kraftig. Telegrafi var en ny kommunikasjonsform, og ble for første gang tatt i bruk 1855. I 1870 var dette blitt til et landsomfattende nettverk som også var forbundet med sjøkabel med Danmark og Skottland.

Den industrielle revolusjon var en avgjørende forutsetning for kommunikasjonsrevolusjonen som fra midten av 1800-tallet bidro til å knytte Norge sammen på en sterkere måte. Informasjon, varer, gods og folk kunne nå lettere flyttes, og store avstander var ikke lenger en like stor hindring som tidligere. Markedsøkonomien fra 1830-åra gjorde det nødvendig å effektivisere transporten av eksportartiklene, for å fremme den norske økonomien. Utbygginga av kommunikasjonene ble et viktig politisk prosjekt i 1850-åra, noe som viste seg blant annet i den norske jernbaneutbygginga.

---

<sup>22</sup> Myhre, *Norsk historie*, 168.

<sup>23</sup> Se for eksempel Jens Arup Seip, *Ole Jacob Broch og hans samtid* (Oslo: Gyldendal, 1971), 31, Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 63 og Myhre, *Norsk historie*, 167.

<sup>24</sup> Myhre, *Norsk historie*, 166.

<sup>25</sup> Gjennomgangen av kommunikasjonsutbygginga i Norge bygger på Seip, *Nasjonen bygges*, 114-117.

## 2.0 Den norske jernbaneutbygginga på 1800-tallet

Jeg vil nå rette søkelyset mot jernbaneutbygginga i Norge på 1800-tallet, en viktig del av kommunikasjonsutbygginga. I hovedfokus har jeg satsinga på sidebanene. Først vil jeg komme med en begrepsavklaring, før jeg ser på bygginga av den første jernbanen i Norge. Så vil jeg nærmere undersøke selve politikken bak bygginga av jernbanene, særlig 1860-, 70-, 80- og 90-åra. "Det norske system" og den videre utviklinga av finansieringsmønsteret, vil i den forbindelse bli redegjort for.

### 2.1 Stambane – sidebane: en begrepsavklaring

I første omgang kan en skille mellom to ulike jernbanetyper: baner mellom landsdeler, og baner mellom by og oppland. Den første, baner mellom landsdeler, kalles stambaner.<sup>26</sup> I dag har vi fem hovedstambaner i Norge: Rørosbanen, Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Stambanene knytter landet sammen i et sammenhengende nettverk. Den andre jernbanetypen, baner mellom by og oppland, kan ikke sies å ha ett fast begrep. Både lokalbaner, distriktsbaner og sidebaner er blitt brukt for å beskrive dette fenomenet. I standardverket til Bergh skifter han mellom alle de tre begrepene.<sup>27</sup> Det er påfallende at hverken Bergh eller Østvedt gjør nok ut av denne jernbanetypen i standardverkene. Fenomenet redegjøres ikke for hos noen av dem. Jeg har selv valgt å holde meg til ett begrep, nemlig sidebane.

Slår en opp i det norske språkrådet og Universitetet i Bergens ordbok, defineres en sidebane som en jernbanelinje som går ut fra en større linje.<sup>28</sup> Ut ifra ordet skulle en tro at en sidebane er noe som går ut fra noe større, slik som ordboka sier. Men dette trenger ikke være en betingelse for å kunne kalle en jernbane for en sidebane. Her finnes det mange eksempler. Setesdalsbanen, Jærbanen og Bergen-Voss-banen er alle eksempler på tidligere isolerte baner, altså baner bygd på steder der stambanenettet ennå ikke hadde nådd fram. Sidebanene, banene mellom by og oppland, kan således være uavhengig av stambanenettet, og trenger ikke gå ut ifra en større jernbanelinje.

---

<sup>26</sup> "Stambane" i Språkrådet og UiBs ordbok," henta 25. mars 2021 fra [https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=stambane&ant\\_bokmaal=5&ant\\_nynorsk=5&begge=+&ordbok=berge](https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=stambane&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=berge).

<sup>27</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, se for eksempel 94 (sidebane, distriktsbane) og 247 (lokalbane).

<sup>28</sup> "Sidebane" i Språkrådet og UiBs ordbok," henta 25. mars 2021 fra [https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=sidebane&ant\\_bokmaal=5&ant\\_nynorsk=5&begge=+&ordbok=berge](https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=sidebane&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=berge).



## 2.2 Hovedbanen – den første jernbanen i landet

Den første jernbanen i Norge, Hovedbanen, stod ferdig i 1854.<sup>29</sup> Banen gikk mellom Kristiania og Eidsvoll, ei strekning som var den sterkest trafikkerte i landet.<sup>30</sup> Veien var viktig for frakt av trelast fra innlandet til Kristiania.<sup>31</sup> Det var essensielt for Kristiania å sende og motta varer denne veien, da trelasten var den viktigste eksportartikkelen.<sup>32</sup> Veien var av dårlig stand, og det var enighet om at noe måtte utbedres for å kunne møte transportbehovet, men uenighet om hva. Kanalutbygging, hestejernbane og dampjernbane var alle forslag fra trelasthandlerne og embetsmennene, men valget falt til slutt på en dampjernbane.<sup>33</sup> Dette var ikke et åpenbart valg, for det var dyrt å bygge jernbane. Frederik Stang, sjef for Indredepartementet, nedsatte en jernbanekommisjon i 1845, der blant annet den tidligere nevnte stortingsrepresentanten Anton Martin Schweigaard var med. Kommisjonen ønska å bygge for statens regning, men det var også forslag om å bygge ved hjelp av britisk kapital. Den økonomiske krisa i 1848 gjorde at den britiske løsninga virka som den eneste mulige, og planen ble vedtatt i 1851 med stort flertall. Norge henta inn eksperthjelp fra utlandet, og Storbritannias fremste jernbanebygger, Robert Stephenson, ble satt til å bygge banen.

Hvordan gikk det så med banen? I *To kulturer, en stat 1851-1884* skriver Hans Try om lønnsomheten for Hovedbanen. Banen frakta 83 000 tonn trelast og 128 000 passasjerer det første året.<sup>34</sup> Banen klarte både å tilfredsstille gamle transportbehov, skape og fylle nye. Videre skriver imidlertid Try at banen ikke var lønnsom for staten i begynnelsen, nettopp fordi den var bygd av briter.<sup>35</sup> Ville så banen ha blitt bygd i det hele tatt dersom det ikke ble bidratt med britisk kapital? Trolig ikke, ettersom hverken den statlige eller private norske kapitalen var stor nok til å kunne realisere jernbaneprojektet.<sup>36</sup> Imidlertid skulle det oppstå nye tanker om hvordan kapitalproblemet kunne løses i den videre jernbaneutbygginga.

---

<sup>29</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 23.

<sup>30</sup> Seip, *Nasjonen bygges*, 114.

<sup>31</sup> Seip, *Nasjonen bygges*, 114.

<sup>32</sup> Try, *To kulturer, en stat*, 289.

<sup>33</sup> Gjennomgangen av hvordan en endte opp med finansieringa av Hovedbanen, bygger på Seip, *Nasjonen bygges*, 114.

<sup>34</sup> Try, *To kulturer, en stat*, 292.

<sup>35</sup> Try, *To kulturer, en stat*, 292.

<sup>36</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 36.

### 2.3 Jernbanepolitikken i 1860- og 70-åra

Etter at Hovedbanen var bygd, ble det i 1857 vedtatt av Stortinget å bygge tre nye jernbanelinjer: Kongsvingerbanen (Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensa), Hamar-Grundsetbanen og Trondheim-Størenbanen.<sup>37</sup> Dette var alle sidebaner som skulle bedre distriktenes transportforhold. Kongsvingerbanen skulle i tillegg også binde de to hovedstedene, Kristiania og Stockholm, tettere sammen. Alle de tre sidebanene har, sammen med Hovedbanen, i seinere tid blitt innlemma i stambanenettet.

Det neste tiåret var prega av en forsiktig videre utbygging fra 50-åra, fordi det var uenighet både om betydninga til jernbanen, og i hvilket tempo utbygginga skulle gå i.<sup>38</sup> Men i 1870-åra skjedde det et taktskifte. Tiåret kan ses på som den mest aktive og omfattende utbyggingsperioden i norsk jernbanehistorie. Statsminister Frederik Stang nedsatte i 1874 noe motvillig en jernbanekommisjon, på grunn av press fra opposisjonspolitikere som Johan Sverdrup, som skulle legge en 15 års plan for jernbaneutbygginga.<sup>39</sup> Formålet med planen var å knytte landsdelene sammen, og skape et mest mulig sammenhengende jernbanenett.<sup>40</sup> Det var stambanene Bergensbanen, Romsdalsbanen og Sørlandsbanen som nå stod øverst på prioriteringslista, sammen med Hedmarksbanen, Solørbanen, Namsosbanen og sambandsbanen i Kristiania.<sup>41</sup> Det betydde altså ikke at det ikke skulle tas hensyn til distriktene. Særlig distrikter som ennå ikke hadde fått noen jernbane, skulle prioriteres i planen.<sup>42</sup> I tillegg til de nevnte, ble det også foreslått en sidebane fra den planlagte Sørlandsbanen fra Kristiansand til Kilefjorden.<sup>43</sup>

Gjennom det 15-årige utbyggingsprogrammet skulle hele landet knyttes sammen gjennom stambaner og sidebaner.<sup>44</sup> Det skulle i den hensikt bygges en samla banelengde på 2455 km til en pris på 40.4 millioner spesidaler, altså mer enn 161 millioner kroner.<sup>45</sup> Både Østvedt og Bergh enes om at planen som kommisjonen kom med var ambisiøs. Østvedt skriver at kommisjonens forslag til baneutbygging tilsvarte den dobbelte lengda av alle baner som fram

---

<sup>37</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 63.

<sup>38</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 85.

<sup>39</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 92.

<sup>40</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 93.

<sup>41</sup> Østvedt, *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, 372.

<sup>42</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 94.

<sup>43</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 94.

<sup>44</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 94.

<sup>45</sup> Østvedt, *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, 373.

til da var bygd i Norge.<sup>46</sup> Dette var et "omfattende banekompleks".<sup>47</sup> Bergh kaller planen "[...] et uvanlig klartalende vitnesbyrd om tidens jernbaneoptimisme".<sup>48</sup> Samtida var inne i en "jernbanefeber", der det var om å gjøre å få bygd ut et landsomfattende jernbanenettverk.

Jernbaneoptimismen skulle snart møte hard motstand. I slutten av 1870-åra ble Norge ramma av en uvanlig lang økonomisk nedgangstid, der høykonjunktorene fra tidlig 1870-tallet snudde. I stedet for at 15-årsplanen ble et startskudd for en omfattende jernbaneutbygging, ble den i stedet starten på en langvarig stopp for vedtak om ny utbygging. Det var kun banene som allerede var vedtatt, som skulle fullføres. Dermed ble mange jernbaneprosjekter fra planen skrinlagt. Sørlandsbanen for eksempel, stambanen som skulle knytte Sørvestlandet til Østlandet, ble nedprioritert i planen.<sup>49</sup> I stedet ble Jærbanen vedtatt, en sidebane mellom Egersund og Stavanger.<sup>50</sup> Da de økonomiske forutsetningene som plankommisjonen hadde lagt til grunn for programmet slo annerledes ut, hadde ikke staten penger nok til å gjennomføre. I 1870-åra ble statsgjelda tredobla, det største hoppet i statsgjeldas historie, og jernbanen var en medvirkende årsak til dette.<sup>51</sup> Den sterke lavkonjunktoren varte fra siste halvdel av 1870-åra, og mesteparten av 1880-åra. I denne perioden ble det ikke vedtatt et eneste nytt jernbaneprosjekt av Stortinget.<sup>52</sup>

### 2.3.1 "Det norske system"

I behandlingen av politikken rundt jernbaneutbygginga i 1860- og 70-åra kan en ikke unngå å komme inn på "det norske system". I *Veier til modernisering* beskriver Sverre Knutsen "det norske system" som et mønster for finansiering av infrastrukturutbygging i 1850-åra til 1870-åra.<sup>53</sup> Dette var altså et system ikke bare for jernbaneutbygginga, men for norsk økonomi generelt i denne perioden. Bergh forklarer fenomenet som en blanding av det private og lokale på den ene sida, og det statlige på den andre sida.<sup>54</sup> Staten og lokale krefter måtte samarbeide om utbygginga av jernbanen. Så kan en spørre om hvorfor det var slik.

---

<sup>46</sup> Østvedt, *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, 373.

<sup>47</sup> Østvedt, *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, 372.

<sup>48</sup> Gjennomgangen av jernbaneplanen bygger på Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 92-96.

<sup>49</sup> Østvedt, *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, 370.

<sup>50</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 534.

<sup>51</sup> Fritz Hodne, *Stortingssalen som markeds plass: analyse av statens grunnlagsinvesteringer 1840-1914* (Oslo: Universitetsforlaget, 1984), 277.

<sup>52</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 534.

<sup>53</sup> Knutsen, *Veier til modernisering*, 25.

<sup>54</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 124.

Etter at Hovedbanen stod ferdig i 1854, var det mange som reagerte på den høye prisen. Norge hadde ikke økonomi til å bygge banen fra egen statskasse, og måtte ty til britisk kapital. Den første jernbanen ble dermed ikke lønnsom for staten, men likevel ble banen en stor gevinst på andre måter. I planlegginga av bygginga av nye baner var situasjonen i landet fortsatt den samme: ikke nok statlig kapital og for svak utvikla privat sektor.<sup>55</sup> Løsninga ble derfor "statsbane bygget med privat tilskudd".<sup>56</sup> Dette var en blanda løsning av samtidas jernbanesystem, der for eksempel den britiske var privat, og den europeiske statlig.<sup>57</sup>

I Jens Arup Seips artikkel "Det norske system", gjør historikeren grundig rede for finansieringsmønsteret. Han omtaler stortingspolitikker og tilhenger av den økonomiske liberalismen, Anton Martin Schweigaard, som "systemets arkitekt" og mannen bak "det norske system".<sup>58</sup> Seip legger til grunn fire prinsipper for det norske blanda systemet. Det er de to første prinsippene som kan sies å være hovedprinsippene i "det norske system". Det første er privates initiativ og kapital.<sup>59</sup> De direkte interesserte, enkeltpersoner eller kommuner, skulle ta initiativ, drive saken fram og bidra med deler av kapitalen. Det andre prinsippet er statens "hjelp". Når en sak var blitt igangsatt av lokale eller private, skulle staten hjelpe med bevilgninger. Det tredje prinsippet er statens ledelse.<sup>60</sup> Staten skulle organisere, og administrere tiltaket og byggearbeidet. Til tross for Schweigaards positive holdning til liberalismen og det private, kan kanskje dette prinsippet vitne om hans mistillit til at de private kunne organisere og bygge jernbanene, uten statlig ledelse. Det fjerde og siste prinsippet for "det norske system", er organiseringa i private former. For jernbanene ble det stifta aksjeselskap som stod som eier for hver bane. De private aksjeeierne hadde ikke noe å si i drifta av banene, men fikk del i utbyttet.

Det er vanskelig å tidfeste når "det norske system" ble avvikla. Seip setter 1870-åra opp som tidspunktet for oppløsninga av finansieringsmønsteret.<sup>61</sup> Han trekker fram opprettelsen av jernbanekommisjonen i 1874, og at jernbanebygginga med dette mista den lokale økonomiske konkurransen mellom landsdelene.<sup>62</sup> I stedet var den blitt erstatta av mer statlig innblanding. Dessuten var mengden lokale initiativ til jernbane økt så kraftig på 1870-tallet, at staten i

---

<sup>55</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 125.

<sup>56</sup> Jens Arup Seip, *Ole Jacob Broch og hans samtid*, 239.

<sup>57</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 125.

<sup>58</sup> Jens Arup Seip, "Det norske system' i den økonomiske liberalismes klassiske tid (1850-1870)," *Historisk tidsskrift* 1958/60, 39 (1958): 43, [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digitidsskrift\\_2015071382098\\_001](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2015071382098_001).

<sup>59</sup> Gjennomgangen av første og andre prinsipp bygger på Seip, "Det norske system," 10-17.

<sup>60</sup> Gjennomgangen av tredje og fjerde prinsipp bygger på Seip, "Det norske system," 29-39.

<sup>61</sup> Seip, "Det norske system," 46.

<sup>62</sup> Seip, "Det norske system," 48.

større grad måtte prioritere. Jernbaneutbygginga var blitt mer politisert. Bergh derimot, hevder at systemet ble avløst av Stortingsvedtaket i 1890, da den lokale medvirkninga med aksjeselskap ble redusert til kommunale kontantbidrag.<sup>63</sup> Med det forsvant mye av den private delen i "det norske system". Denne overgangen fra aksjeselskap til pliktige tilskudd av kommune og fylkeskommune, kommer jeg tilbake til.

## **2.4 Jernbanepolitikken i 1880- og 90-åra**

Til tross for lavkonjunktorene, holdt troa på jernbanen seg utover 1880-tallet. Den tidligere nevnte Sverdrup, var en viktig mann for landets politikk i 1880-åra. I tillegg til å være kjent som mannen bak innføringa av parlamentarismen, og statsminister fra det nye partiet Venstre i 1884, er han også betydningsfull for jernbanehistorien. Som politiker etterlyste han en samla samferdselsplan der flere kommunikasjoner var inkludert, slik at valg av kommunikasjonsmidler ble grundig vurdert opp mot hverandre.<sup>64</sup> I tillegg jobba han også for at det skulle bli lagt jernbaneplaner for andre deler av landet, ikke bare Østlandet og området rundt Kristiania.<sup>65</sup> Han nedsatte derfor en stor kommunikasjonskomité i 1884 som lagde den første samferdselsplanen i Norge.<sup>66</sup>

### **2.4.1 Veien mot et statlig jernbanesystem**

Fra slutten av 1870-åra og framover ble de norske jernbanene underlagt stadig mer statlig styring fra regjeringa og Stortinget, og "det norske system" utvikla seg gradvis mer i retning av et statlig system.<sup>67</sup> For "det norske system", som siden 1850-åra hadde vært metoden for finansiering av jernbaneutbygginga, var hverken en problemfri, eller optimal løsning for landets jernbanesystem. Aksjeselskapene skapte store administrative og regnskapsmessige utfordringer knytta til fordeling av inntekter på spesielt lengre strekninger med flere aksjeselskap. Et steg nærmere et statlig jernbanesystem var at aksjeselskapene i større grad ble erstatta med distriktsbidrag. Distriktsbidrag var tilskudd og utgifter til jernbanen som kommuner og fylkeskommuner skulle stå for, uten at de fikk noen eierandeler i jernbanen.<sup>68</sup>

---

<sup>63</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 275.

<sup>64</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 83.

<sup>65</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 83.

<sup>66</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 97.

<sup>67</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 16.

<sup>68</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 48.

Denne radikale omlegginga ble vedtatt i Stortinget i 1890.<sup>69</sup> Dette var et nytt prinsipp fra tidligere, der aksjeeierne hadde hatt et reelt eierskap i deler av banen, og ved eventuelle driftsoverskudd skulle dette utbyttet utbetales.<sup>70</sup> På denne måten ble den lokale medfinansieringa bevart.

Det langsiktige målet var å til slutt ende opp med et "reint" statsbanesystem. Når dette ble realisert, er ikke lett å konkludere. Etableringa av Norges Statsbaner i 1883 må kunne ses på som et viktig skritt på veien mot et statsbanesystem.<sup>71</sup> Banene ble samla i et felles statlig forvaltningsorgan, NSB, og det skapte en sterkere sentralisering og større politisk styring av jernbanene.<sup>72</sup> Avviklinga av aksjeselskapene fra 1890 må også kunne ses på som vesentlig, men denne avviklinga skjedde litt etter litt. Det var ikke før i 1920-åra at statens innløsning av private aksjer i selskapene var avslutta.<sup>73</sup> Hovedbanen ble først i 1926 til en statsbane.<sup>74</sup> Kanskje må en gå hit for å si at det statlige var blitt en fullbyrda realitet. Uansett når en velger å tidfeste dette, kan de fleste enes om at overgangen til et statlig jernbanesystem skjedde gradvis.

For å sammenfatte den første delen i oppgaven, kan en si at utviklinga av den norske jernbaneutbygginga på 1800-tallet var prega av planer som ble til mens en gikk. Planene ble forma og omforma i samspill med innhenta erfaringer underveis, og den generelle samfunnsutviklinga. De økonomiske svingningene påverka hvor omfattende planene og utbyggingene ble. Jernbanepolitikken i 1850-, 60- og 70-åra, var prega av en større privat del sammenligna med 1890-åra og utover. Det private viste seg i form av aksjeselskap gjennom "det norske system". Gradvis skjedde det en overgang fra aksjeselskap til kommune- og fylkeskommunebidrag, fordi staten ønska et "reint" statsbanesystem, og hadde mer penger å disponere. Etterspørselen fra de lokale var fortsatt en viktig indikasjon på hvilke baner som staten skulle vedta, og hvor behovet var størst. Statskassa og etterspørselen var årsaker til at stambaner ble nedprioritert, og sidebanene prioritert. Sidebanene var det eneste reelle alternativet til å få nok privat kapital, enten i form av aksjeselskaper, eller distriktsbidrag. Selv om staten fra begynnelsen av hadde planer om å lage et stort stambanenettnettverk der alle baner var kobla sammen, var dette et prosjekt som ikke kunne realiseres over natta. "[...]

---

<sup>69</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 154.

<sup>70</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 48.

<sup>71</sup> "Historisk oversikt," henta 27. april 2021 fra <https://www.banenor.no/Jernbanen/Historie/Historisk-oversikt-jernbanen-i-Norge/>.

<sup>72</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 16.

<sup>73</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 158.

<sup>74</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 158.

utbyggingen skjedde først og fremst der hvor behovene for bedre kommunikasjoner i utgangspunktet var sterkest," skriver Berg i *Nye spor og nye muligheter*.<sup>75</sup> Behovet i samtida var å få økonomien opp og fram. Norge, med sin åpne økonomi, var avhengig av eksport. Behovet var derfor å effektivisere transporten av eksportartiklene, og utvikle næringslivet. Dette kunne best gjøres ved å knytte forbindelser mellom by og oppland, som sidebanene gjorde. Det var altså sidebanene som passa best til den økonomiske og næringsmessige strukturen i landet på 1800-tallet.<sup>76</sup> I fortsettelsen vil jeg ta for meg Setesdalsbanen som et eksempel på én av de vedtatte og bygde sidebanene i samtida.

### 3.0 Setesdalsbanen

For å konkretisere Norges jernbanestrategi med satsing på sidebaner i perioden som er redegjort for, skal jeg se nærmere på Setesdalsbanen, en av sidebanene som ble bygd. Hvilke årsaker og drivkrefter lå til grunn for vedtaket om bygginga av banen? Jeg vil først greie ut om Setesdals kommunikasjonsutbygging før jernbanen kom, før jeg deretter ser på Kristiansand og Arendals kamp om å knytte forbindelser til Setesdal. Det neste jeg vil se på er transportbehovet som lå til grunn for bygginga av jernbanen, før jeg til slutt ser på noen sider av hva bygginga av Setesdalsbanen bidro med til distriktet. Hovedfokuset er næringslivet.

Setesdal er navnet på dalføret langs Otravassdraget fra Evje i sør, til Hovden i nord. Dalen ligger nordvest i Agder fylke. På begge sider av dalen ligger Setesdalsheiene. Det er diskusjoner om hvilke kommuner som omfattes i Setesdal, og særlig hvor langt sør i fylket dalen slutter. Jeg skal ikke gå inn på denne diskusjonen her, og for ordens skyld bruker jeg Setesdal om kommunene Evje og Hornnes, Bygland, Valle og Bykle. Kommunene sør for dette, som Iveland og Vennesla, omtaler jeg som de nedre bygder.

Setesdalsbanen gikk, som nevnt tidligere i oppgaven, fra Kristiansand til Byglandsfjord i Setesdal, langs Otravassdraget. Den ble vedtatt i 1890 sammen med Solørbanen (Kongsvinger-Flisa) og strekninga Hamar-Otta, som de tre første vedtatte banene etter den lange økonomiske nedgangsperioden.<sup>77</sup> Banen åpna i 1896 og var i drift fram til 1962.<sup>78</sup> Sørlandsbanen strekninga Oslo-Kristiansand stod ferdig i 1938, 44 år etter at Setesdalsbanen

---

<sup>75</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 138.

<sup>76</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 139.

<sup>77</sup> Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 534.

<sup>78</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 6.

var satt i drift. Setesdalsbanen var dermed en isolert bane fram til 1938, for den var ikke knytta til et større jernbanenettverk. Denne casen er derfor et godt eksempel der en stambane må vike for en sidebane.

### 3.1 Setesdal før jernbanen

For å kunne svare på hvilke årsaker og drivkrefter som lå til grunn for bygginga av banen, må en først se på hvor langt Setesdal var kommet i moderniseringsprosessen, spesielt i utbygginga av kommunikasjonene, før jernbanen. Setesdal har et skiftende landskap. Variasjonen mellom flate bygder og høyfjell gjør derfor terrenget kupert mange steder. Før det ble starta med systematisk veibygging i 1830-åra, var det kløvveier og rideveier som dominerte i landsdelen.<sup>79</sup> De gamle landeveiene gjorde ferdselen i innlandet utfordrende. Et fenomen verdt å nevne i denne sammenhengen er Byklestigen, ei stupbratt kleiv og et farlig parti på den gamle veien mellom Bykle og Valle. Før kommunikasjonsmidlene gjorde seg gjeldene i Setesdal, tok en tur til Kristiansand flere dager hver vei. Disse reisene ble som regel lagt til vintermånedene, for sammenligna med de dårlige sommerveiene, skapte islagte fjorder og vann og snøføre relativt gode forhold for bruk av hest og slede. Den nødvendige varetransporten til og fra byen ble ofte overlatt til kjørekarer, som hadde disse reisene som en viktig biinntekt.

Det var altså relativt dårlig stelt med veiene i Agder og i Setesdal fram mot midten av 1800-tallet. Dette var til hinder for ferdsel og transport. I 1839 bevilga staten 236 000 kroner til bygging av vei fra Kristiansand til Valle i Setesdal. Den noe forbedra veien stod ferdig i 1844. Men øverst i Setesdal, i Bykle, stod det fortsatt dårlig til med kommunikasjonsutbygginga, og folket måtte klare seg med den ille omtalte Byklestigen. Først i 1879 åpna en ny vei langs Otra og fram til Bykle kirke, og reisende slapp turen om den farlige kleiva.

Det var dampbåtene, som før jernbanen, sørga for det virkelig store framskrittet i samferdselen i Setesdal. Båtene hadde i starten lokaltrafikk langs kysten, men seinere trafikkerte de oppover i elvene Otra og Topdalselva, og avlasta dermed lokalbefolkninga for mye av slitet med frakt av varer til byen. Den første dampbåten på Otra kom i 1856, og trafikkerte nedre del av Otraelva, Kristiansand-Kvarstein. Seinere slepte den også tømmer på begge elvene. I 1867 ble det satt ut dampbåter lenger opp i Otra, på Kilefjorden og

---

<sup>79</sup> Gjennomgangen av Setesdal før jernbanen bygger på Olsen, *Fra gamp til damp*, 12-19.



Byglandsfjord.<sup>80</sup> "Bjoren" og "Dølen", som båtene ble kalt, effektiviserte trafikken i nedre del av Setesdal, og bidro til enklere og bedre reisemuligheter for lokalbefolkninga og turistene.<sup>81</sup> Utenom de to fjordene i Otra som kunne trafikkeres med båt, var det fortsatt dårlige veier ellers på reiseveien til og fra byen. Dampbåtene letta bare ferdselen på deler av strekninga fra Setesdal til Kristiansand.

Setesdal hadde i næringsmessig sammenheng betydning for Kristiansand by. Velstanden til borgerne i byen bygde i stor grad på eksport og skipsfart.<sup>82</sup> En vesentlig del av eksporten besto av råvarer fra Kristiansands oppland, ikke ferdige produkter fra byen.<sup>83</sup> Byen var altså avhengige av leveransene av råstoffer og varer fra Setesdal og de nedre bygder.<sup>84</sup> En av de viktigste råvarene fra Setesdal var tømmer, som ble fløta ned Otraelva.<sup>85</sup> På samme måte var også Setesdal avhengig av varene fra Kristiansand.

### 3.2 Kampen om opplandet

Som nevnt tidligere, bevegde Norge på 1830-tallet seg inn i liberalistiske strømninger økonomisk fra rundt 1830-tallet og utover. Dette påvirka også utviklinga i det området som min case, Setesdalsbanen, er henta fra. Ett av tiltakene som ble gjort innenfor økonomien i hele landet, var innføringa av liberale handelslover.<sup>86</sup> Tidligere hadde kjøpstedene, eller handelsbyene, monopol på handel.<sup>87</sup> Handel og næringsvirksomhet skulle foregå innenfor byenes sirkumferens, en sirkel med radius på 3 mil.<sup>88</sup> Disse byprivilegiene hadde Kristiansand hatt siden byen ble grunnlagt i 1641.<sup>89</sup> Arendal fikk sine byprivilegier da det tidligere ladestedet fikk bystatus i 1723.<sup>90</sup> Da de nye handelslovene ble vedtatt, særlig lovene fra 1842 og 1857, mista byene monopol på handelen.<sup>91</sup> Bygder som tidligere hadde vært innenfor 3 mils-cirkumferensen, kunne nå velge å handle i andre byer eller starte landhandel. Med de nye handelslovene ble byene tvunget til å vende oppmerksomheten mot opplandet sitt. Setesdal

---

<sup>80</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 1.

<sup>81</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 24.

<sup>82</sup> Knut John Bakken, "Jernbanen kommer til bygda," i *"He Tåge Pebe?": Veien – Banen – Elva*, red. Vennesla Historielag (Vennesla: Historielaget, 1986), 38.

<sup>83</sup> Bakken, "Jernbanen kommer til bygda," 38.

<sup>84</sup> Bakken, "Jernbanen kommer til bygda," 38.

<sup>85</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 27.

<sup>86</sup> Knut Helle et al., *Norsk byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år* (Oslo: Pax Forlag, 2006), 255.

<sup>87</sup> Helle et al., *Norsk byhistorie*, 128.

<sup>88</sup> Helle et al., *Norsk byhistorie*, 158.

<sup>89</sup> Sverre Steen, *Kristiansands historie: 1641-1814*, bind 1 (Oslo: Grøndahl, 1941), 54.

<sup>90</sup> "Arendals historie," henta 6. mai 2021 fra <https://www.arendal.kommune.no/tjenester/kultur-idrett-og-fritid/museer-og-kulturhistorie/historiske-artikler/historien-var/>.

<sup>91</sup> Gjennomgangen av kampen mellom Kristiansand og Arendal bygger på Olsen, *Fra gamp til damp*, 26-28.

kan sies å være et felles oppland for Kristiansand og Arendal, og disse to ble konkurrenter i kampen om å knytte seg til opplandet. For hva var det som trakk folk i Setesdal og de nedre bygder til den ene byen overfor den andre? To viktige faktorer var gode priser på varer og enkel reisevei. For sistnevnte faktor, transporten til og fra byen, ble dermed utbygging av kommunikasjonsinfrastrukturen et sentralt "våpen" i konkurransen mellom Kristiansand og Arendal. Arendal hadde planer om å bygge vei til Evje. Kristiansand hadde også lenge planer om å forbedre veien ytterligere, men så skulle diskusjonen dreie seg om opplandet heller skulle knyttes ved jernbane.

Valget mellom vei eller jernbane var ikke enkelt. Veiutbygging var klart billigst, både å bygge og vedlikeholde, men jernbanen var overlegen når det gjaldt mengde av passasjerer og gods som kunne fraktes. Den var også mer tidseffektiv. En må ikke glemme at i samtida var jernbanen det eneste maskinkraftdrevne transportmiddelet til lands. Skulle en derfor gå for jernbane, måtte det foreligge et reelt transportbehov som landeveien ikke kunne tilfredsstille.<sup>92</sup> Transportbehovet kunne enten allerede finnes, eller utvikles så snart jernbanen kom. Denne troa på et økt transportbehov kan ses på som argumentet som til slutt, veide tyngst for avgjørelsen om å gå for jernbane heller enn vei fra Kristiansand til Setesdal.

Knut John Bakken, skriver i *Fra gamp til damp* at "Det er i hvert fall temmelig sikkert at denne økte interessen for opplandet var en vesentlig drivkraft for Setesdalsbanens forkjempere."<sup>93</sup> Dette tror jeg de fleste kan enes om. Det er vanskelig å skulle se for seg at kristiansandere hadde kjempa for en jernbane, dersom deres handelsposisjon ikke opplevdes trua, og at forbindelsene med opplandet ikke var viktige. Det var dermed av interesse, både for opplandet og for Kristiansand by, at det ble bygd en jernbane til Setesdal.

### 3.3 Transportbehovet

Hvilket transportbehov var det så som lå til grunn for avgjørelsen om å satse på jernbane i stedet for vei? Tømmer, den viktigste råvaren fra Setesdal som skulle videre eksporteres, ble fløta ned Otravassdraget til Kristiansand. En kunne derfor ikke snakke om et stort nok transportbehov innen skogbruket.<sup>94</sup> Otra er riktignok ikke ei elv som egner seg godt til tømmerfløting. På grunn av store variasjoner i vannstanden, ble det mye tømmersvinn under

---

<sup>92</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 29.

<sup>93</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 28.

<sup>94</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 29.

ferden. Bakken trekker i *Fra gamp til damp*, fram den begynnende industrien langs Otra som en viktig drivkraft i kravet om en jernbane i 1870- og 1880-åra.<sup>95</sup> De største var Høie Fabrikker ved Mosby (1850), papir- og cellulosefabrikken ved Hunsfos i Vennesla (1886) og Evje Nikkelverk (1873).<sup>96</sup> Sistnevnte kom etter at det i slutten av 1860-åra ble avdekket mineralfunn i Evje og Iveland.<sup>97</sup> Bergverksdrifta, som var i en tilblivelsesfase, kunne skape en betydelig trafikk fra nedre del av Setesdal. De som argumenterte for bygging av jernbane, trakk altså fram at den begynnende industrien langs Otra ville gi et stort behov for godstransport. I tillegg så mente de også at ved å legge en jernbane langs Otra, ville det bli enklere å etablere ny industri. Jernbanen ville i seg selv skape et transportbehov.

Til tross for troa på at jernbanen ville skape et behov for godstransport, som en vei ikke kunne klare på egenhånd, var dette riktignok bare spådommer. Stortinget, som i siste instans sa ja eller nei til forslag om jernbane fra lokale, behøvde noe mer håndfast. Noe som ble brukt for å kartlegge behovet for jernbane, var ferdselstillinger. Politiker og seinere jernbaneforkjemper, Peter Rasmus Krag, er en mann å nevne i denne sammenhengen. Det var han som i 1874 sendte inn redegjørelse over kommunikasjonene i Setesdal og som gjorde at Setesdalsbanen kom med i den store jernbaneplanen som jernbanekommisjonen la fram i 1875.<sup>98</sup> Men som tidligere beskrevet, ble den store utbyggingsplanen brått stoppa av de økonomiske nedgangstidene og lavkonjunktorene.

Imidlertid, ble mye av tallmaterialet og beregningene som ingeniørkaptein Krag hadde utarbeida, del i "Trafikkberegning for Jernbaneanlæg Kristiansand-Kile-Guldsmedmoen" og et viktig grunnlag for det endelige stortingsvedtaket om Setesdalsbanen i 1890.<sup>99</sup> I trafikkberegninga presenteres ulike ferdselstillinger, beregninger og sammenligninger med andre baner, for å finne ut om en jernbane fra Kristiansand til Byglandsfjord kunne bli lønnsom, og et godt alternativ til vei. Krag baserte for eksempel sine beregninger på ferdselstillinger gjort ved Krossen like utenfor Kristiansand, et punkt der mye av den trafikken som en jernbane kunne ta over, passerte.<sup>100</sup> Til sammen var det beregna at hele strekninga Kristiansand-Byglandsfjord ville gi en samla kostnad på nesten 4.2 millioner

---

<sup>95</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 29.

<sup>96</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 29.

<sup>97</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 29.

<sup>98</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 33.

<sup>99</sup> Trafikkdiratoratet for Statsbanerne. *Trafikkberegning for Jernbaneanlæg Kristiansand - Kile - Guldsmedmoen* (Kristiansand: [ukjent forlag], 1880), 3.

<sup>100</sup> Trafikkdiratoratet for Statsbanerne. *Trafikkberegning for Jernbaneanlæg*, 8.

kroner.<sup>101</sup> Hva som måtte ligge til grunn for at banen kunne gå med overskudd ble også presentert. For eksempel så viste beregningene at en ville oppnå økonomisk balanse i drifta dersom 20 % av det tømmeret som ble fløta i Otra, ble overført til jernbanen.<sup>102</sup> Ved større tømmertrafikk, ville banen gå med overskudd. Konklusjonen var derfor at Setesdalsbanen ville bli en levedyktig jernbane, dersom beregningene og kostnadene i trafikkberegninga stemte.

### 3.4 Hva bidro Setesdalsbanen til?

Til sist vil jeg undersøke noen aspekter ved hva Setesdalsbanen bidro til i distriktet. Hva førte bygginga av jernbanen til? Aspektene jeg vil ha i fokus er godstransporten og næringslivet. Et første naturlig moment å komme inn på i den forbindelse er lønnsomhet. Distriktssjef ved NSB, John Johnsen, skrev i 1962 en rapport om Setesdalsbanen i forbindelse med nedlegginga samme år.<sup>103</sup> I rapporten presenteres jernbanens inntekter og utgifter de første 40 driftsåra. Sett bort i fra underskuddet på 1766 kr første driftsår, og på 135 kr i 1899, gikk Setesdalsbanen med overskudd fram til 1916.<sup>104</sup> Fra og med 1917 var jernbanen en underskuddsbane fram til nedlegginga.<sup>105</sup> Underskuddet var resultat av høye priser på kull og stigning i lønnsutgifter som virkninger av verdenskrigen.<sup>106</sup> På 1920-tallet tok også bilen over større og større deler av jernbanens transportbehov, og Setesdalsbanen ble til slutt utkonkurrert av det nye kommunikasjonsmiddelet.<sup>107</sup>

I lys av dette er det interessant å sammenligne med to andre sidebaner fra samme periode og landsdel. Flekkefjordbanen (1904), som gikk mellom Flekkefjord og Egersund, og Treungenbanen (1913), som gikk mellom Arendal og Treungen, ble begge rene underskuddsbaner.<sup>108</sup> Trafikkvolumet hos begge ble aldri stort nok for å gi et overskudd, hverken i person- eller godstrafikken. I denne forbindelsen trekker Bergh fram teorien om jernbanen som drivkraft for ny næringsvirksomhet, som var et argument brukt om bygginga

---

<sup>101</sup> Trafikkdirktoratet for Statsbanerne. *Trafikkberegning for Jernbaneanlæg*, 37.

<sup>102</sup> Trafikkdirktoratet for Statsbanerne. *Trafikkberegning for Jernbaneanlæg*, 33.

<sup>103</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*.

<sup>104</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 11.

<sup>105</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 11.

<sup>106</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 2.

<sup>107</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 2.

<sup>108</sup> Gjennomgangen av Flekkefjordbanen og Treungenbanen bygger på Bergh, *Nye spor og nye muligheter*, 299-300.

av Setesdalsbanen. Han skriver at dette ble ikke tilfellet for alle baner, og at Flekkefjordbanen og Treungenbanen er begge eksempler på det.

Så hvorfor endte Setesdalsbanen med overskudd fram til 1916, og hvorfor kan Bergh si at denne banen er et av de beste eksempler på at en jernbane i et utkantområde, kunne utløse ny vekst og utvikling, uten å være knytta til et jernbanenett? Det var først og fremst godstrafikken som bidro til overskuddet. Trafikkvolumet fra den allerede etablerte industrien, og de nye virksomhetene ble større enn utgiftene til banen. Veksten og effektiviseringa i næringslivet fikk betydning for forbindelsen mellom Kristiansand og opplandet. Det var blitt enklere å transportere råvarer fra opplandet og ned til byen, og enklere å frakte handelsvarer og annet gods fra byen og tilbake til bygdene. For å tydeliggjøre Setesdalsbanens utvikling, og påvirkninga på næringslivet i distriktet, vil jeg redegjøre for noen av Setesdalsbanens kunder. Enkelte hadde mer betydning for drifta av banen enn andre, men jeg syns det er hensiktsmessig å vise bredden i hvilke kunder som kunne nyttiggjøre seg av det nye kommunikasjonsmiddelet.

Trafikken til og fra Evje Nikkelverk kan sies å ha hatt stor betydning, og var opprinnelig et av de viktigste argumentene for bygginga av jernbanen. Evje Nikkelverk hadde siden starten i 1873 et stort transportbehov. Koks til smelting, sprengstoff og redskaper måtte fraktes fra Kristiansand til Evje, og nikkelmatte måtte fraktes andre veien.<sup>109</sup> Strekninga var på rundt 6 mil og transporten var ineffektiv og kostbar. Den foregikk med dampbåten "Bjoren" fra smelteverket til Kile helt sør i Kilefjorden. Derfra ble hester brukt på dårlig vei gjennom Øvrebø til Mosby brygge. Her var det ny omlastning og siste del av transportveien gikk med dampbåt ned til Kristiansand havn. Transportveien ga nikkilverket svært høye transportutgifter. Da Setesdalsbanen kom og tok over transporten, ble utgiftene kraftig reduserte. En kan si at det ble skapt et avhengighetsforhold mellom jernbanen og den lokale storkunden. Når det var gode tider for nikkilverket, var det gode tider for jernbanen. De to virksomhetene må også kunne sies å ha hatt enorm betydning for tettstedet Evje, som utvikla seg til å bli en stasjonsby og som i dag er et handelssentrum og knutepunkt for store deler av Setesdal og de nedre bygder.

Hunfos Fabrikker i Vennesla var også en viktig kunde for Setesdalsbanen. Råstoffet til fabrikken, tømmer, ble henta fra Setesdal og Topdal. Tømmeret fra Setesdal ble fløta ned Otra, mens tømmeret fra Topdal hadde, som transportveien mellom Evje Nikkelverk og

---

<sup>109</sup> Gjennomgangen av Setesdalsbanens viktigste kunder bygger på Olsen, *Fra gamp til damp*, 95-102.

Kristiansand, en mer tungvinn transport med høye kostnader. Da Setesdalsbanen kom, ble tømmertransportutgiftene radikalt lavere. Gjennom en avtale med NSB i 1897 om takstreduksjon, klarte banen å utkonkurrere tømmerfløtinga i Otra, og banen fikk dermed mer godstransport. Avtalen forble uendra fram til 1932. Da den nedre delen av banen, strekninga Grovane-Kristiansand, ble innlemma i Sørlandsbanen i 1938, opphørte Hunsfos Fabrikkers kundeforhold med Setesdalsbanen.

En ny industri som ble etablert etter at jernbanen kom, og som fortsatt drives i dag, er Vigelands Brug i Vennesla. Det ble allerede fra tidlig 1600-tallet drevet sagbruk ved Vigelandsfossen i Otra, og fra nærmere 1900 ble det produsert elektrisk kraft der. Fra 1908 starta det opp en aluminiumsfabrikk på stedet, og sagbrukvirksomheten ble nedlagt. Aluminiumsfabrikken hadde gode forutsetninger for lønnsom drift, blant annet fordi Setesdalsbanen ga gunstige transportmuligheter til Kristiansand. De gode og dårlige åra på fabrikken viste seg i godsmengden som ble sendt med Setesdalsbanen, og fra 1930-åra overtok bilen transporten. Hydro Vigelands Brug AS er i dag en ledende produsent av aluminium i Norge.<sup>110</sup>

Til slutt vil jeg kort nevne tre kunder lenger opp i Kristiansands oppland. Den første er Byglandsfjord Dampsag & Høvleri, som ble etablert rett ved Byglandsfjord stasjon like etter at banen var satt i drift.<sup>111</sup> Uten Setesdalsbanen ville trolig ikke sagbruket blitt bygd på dette tidspunktet. En kan si at grunnlaget for utviklinga på Byglandsfjord ble lagt av jernbanen og sagbruket. Den andre er feltspatdrifta i Iveland, Hornnes og Evje, som kanskje spesielt fikk betydning for Iveland. Kommunen hadde hverken industrivirksomhet eller gruvedrift i stort omfang før Setesdalsbanen kom.<sup>112</sup> Banen la til rette for gode forhold for bergverksdrift, og prega arbeidslivet i den vestlige delen av Iveland.<sup>113</sup> Det siste jeg vil nevne er Evjemoen militærleir, som både hadde betydning for gods- og persontrafikken. Setesdalsbanen frakta store mengder forsyninger til leiren, og bisto transporten ved troppeforflytninger og permisjonsreiser.<sup>114</sup>

For å oppsummere den andre og siste delen i oppgaven, må Setesdalsbanen kunne sies å være et godt eksempel på landets satsing og bygging av sidebaner på 1800-tallet. Før

---

<sup>110</sup> "Hydro Vigelands Brug AS," Henta 11. april 2021 fra <https://www.hydro.com/no-NO/om-hydro/hydro-worldwide/europe/norway/vennesla/hydro-vigelands-brug-as/>.

<sup>111</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 102.

<sup>112</sup> Reidar Pedersen og Aslak Fjermedal, red. *Iveland V: Gruvedrift* (Iveland: Iveland Bygdesogenemnd, 2007), 48.

<sup>113</sup> Pedersen og Fjermedal, *Iveland V*, 267.

<sup>114</sup> Olsen, *Fra gamp til damp*, 108.

kommunikasjonsrevolusjonen fra 1840-åra, var kommunikasjonene i Setesdal lite utbygd. Veiene ble noe forbedra i 1844, men de lokale var ikke fornøyde. Dampbåtene trafikkerte Kilefjorden og Byglandsfjord fra 1867, men dette var bare en stykkevis effektivisering av transporten til og fra byen. Kristiansand var avhengig av Setesdals trelast, og med de nye liberale handelslovene på 1840- og 50-tallet, måtte Kristiansand bruke kommunikasjonsutbygging som middel for at Setesdal og de nedre bygder skulle fortsette reisene sine til byen, siden byen ikke lenger hadde handelsmonopol. Det ble en kamp mellom Kristiansand og Arendal om å sikre seg tilknytning til opplandet. I 1870-åra vokste ideen fram om en jernbane fra Kristiansand til Setesdal. Valget om å gå for jernbane i stedet for vei, bygde blant annet på at det var mer tidseffektivt kontra hest og kjerrevei, men viktigst av alt var det et stort transportbehov på grunn av den begynnende industrien langs Otra. Troa på at jernbanen ville legge bedre til rette for å etablere ny industri var også et vesentlig argument. Større mengder gods og passasjerer kunne fraktes med en bane, og dette bidro til utvikling både innenfor næringslivet og privattransporten. Jeg syns distriktssjef Johnsen i rapporten ved nedlegginga av banen i 1962, sammenfatter virkningene av Setesdalsbanen på en god måte: "Trafikken øket jevnt og sikkert og banen skapte nye muligheter for dalen og bandt et verdifullt oppland nærmere til Kristiansand."<sup>115</sup>

## 4.0 Konklusjon

I denne oppgaven har jeg lagt mest vekt på hva som var bakgrunnen for satsinga på bygging av sidebaner. Jeg begynte med å redegjøre for den generelle jernbaneutbygginga med hovedvekt på politikken bak, spesielt i tidsrommet 1854 til 1890-åra. Videre har jeg brukt Setesdalsbanen som case i oppgaven for nærmere undersøkning av én av sidebanene som ble vedtatt og bygd i denne perioden.

I gjennomgangen av litteratur om den norske jernbaneutbygginga, har jeg funnet ut at det er særlig to momenter en ikke kan unngå når en ser på årsaker til sidebaneprioriteringene i landet i denne perioden. Det første momentet er den norske økonomien. Da "jernbanefeberen" kom over landet etter det vellykka prosjektet med Hovedbanen i 1854, hadde ikke Norge god nok økonomi til å kunne bygge store stambaner, og knytte hele landet sammen i et jernbanenettverk. Staten måtte prioritere. Sidebanene var det eneste reelle alternativet, og det

---

<sup>115</sup> Johnsen, *Setesdalsbanen*, 2.

var også her behovet først og fremst lå. Dette kom av landets handelspolitikk i samtida, og behovet for tilknytning til eksportmarkedet. Norge hadde, som i dag, en åpen økonomi. Dette gjorde landet avhengig av import og eksport. Store deler av statens inntekter kom fra eksportmarkedet, der de største eksportartiklene var trelast og fisk. Tømmeret måtte fraktes fra distriktene og ut til utskipingshavnene. Mange steder var denne transporten tidkrevende og kronglete. Takket være kommunikasjonsrevolusjonen, og satsinga på utbygging av en jernbaneinfrastruktur, kunne denne transporten effektiviseres og gjøres billigere. Sånn oppstod banene mellom by og oppland, nemlig sidebanene.

Det andre momentet er etterspørselen fra de lokale. I 1860- og 1870-åra ble jernbanene finansiert ut ifra "det norske system", som var en blanding av statlig og lokal kapital. Siden det ikke var nok statlig kapital, og den private sektoren var svakt utvikla, måtte løsninga bli en kombinasjon av de to. De private måtte initiere jernbanesakene og bidra med deler av kapitalen. Staten skulle så subsidiere prosjektet. Med "jernbanefeberen" og de mange forslagene og krava rundt i landet om jernbane, ble den private delen av "det norske system" en indikator for myndighetene på hvor etterspørselen og behovet var størst. I 1890 ble aksjeselskapene i "det norske system" erstatta med distriktsbidrag, et steg på veien mot et reint statsbanesystem. Aksjetegnerne som tidligere hadde bidratt med den private kapitalen, var nå blitt bytta ut med kommune- og fylkeskommunebidrag. Fortsatt måtte Stortinget gå etter kommunenes etterspørsel og bidrag. På grunn av dette var det vanskelig å få kapital til å bygge store stambaner. Kommunene ville naturligvis ha jernbaner som gagna dem selv mest mulig, og en stambane gjennom et distrikt, ville ikke tilfredsstillte dette på samme måte som en sidebane i et distrikt. Etterspørselen var av den grunn større hos sidebanene enn hos stambanene.

Ved å bruke Setesdalsbanen som case for oppgaven, har jeg sett hvordan disse momentene har vist seg i praksis. Som en av grunnene til at Setesdalsbanen ble bygd, må en trekke fram kampen mellom Kristiansand og Arendal. De liberale handelslovene, som kom som følge av de liberalistiske strømningene i landet og resten av Europa, gjorde at byene ikke lenger hadde handelsmonopol. Det dreide seg nå om å knytte forbindelser til opplandet og trekke innbyggerne i Setesdal og bygdene rundt til sin by. Arendal og Kristiansand deler mye av opplandet, kanskje spesielt Setesdal og de nedre bygdene langs Otravassdraget. Et viktig våpen i denne kampen var utbedringa av kommunikasjonene. Arendal ville bygge vei fra byen til Evje, mens Kristiansand etter mye debatt, gikk for krav om jernbane til Byglandsfjord. En kan si at Kristiansand "vant" opplandet gjennom vedtaket om Setesdalsbanen, og byen



beholdt dermed sin posisjon som handelssentrum for bygdene langs Otra. Nå ble det enklere og mer effektivt å dra til Kristiansand.

En annen grunn til bygginga av Setesdalsbanen, var troa på at det forelå et transportbehov som en vei ikke kunne tilfredsstillte. En mente at en jernbane, i tillegg til å fylle transportbehovet som allerede var, også ville skape nye transportbehov. Jernbanen kunne gjøre godstransporten mer effektiv og til fordel for industrien. Det store transportbehovet til og fra Evje Nikkelverk ble et viktig argument, samt tømmereksporten der tømmeret fram til da hadde blitt fløta ned Otra. På mange måter kan en si at optimistene fikk rett, for det *ble* etablert ny industri. Byglandsfjord Dampsag & Høvleri, en omfattende bergverksdrift i Iveland, Hornnes og Evje, og aluminiumsfabrikken ved Vigelands Brug, kom alle etter at Setesdalsbanen ble bygd, fordi jernbanen la til rette for billig transport.

Hvis en går tilbake til utgangspunktet og problemstillinga, så kan en svare at bygginga og satsinga på sidebaner var en viktig del av den norske jernbanestrategien på 1800-tallet fordi det skulle bidra til å utvikle det norske næringslivet. Dette ble gjort, som vi har sett i casen om Setesdalsbanen, gjennom å effektivisere transporten av eksportvarene fra opplandet, og gjennom å legge til rette for etablering av ny industri på grunn av de lave transportkostnadene som jernbanen ga. Virksomhetene som starta opp langs Otra etter at Setesdalsbanen åpna, kunne ikke blitt etablert på det tidspunktet, uten jernbanen.

## 5.0 Litteraturliste

### Primærkilder:

Johnsen, John. *Setesdalsbanen*. [Ukjent utgivelsessted]: [ukjent forlag], 1962.

Styrelsen for Statsbanerne. *Afslutningsrapport for jernbaneanlægget Kristiansand – Byglandsfjord: avgivet til Den Kgl. Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbeider*. Christiania: Norges statsbaner, 1899.

Trafikdirektoratet for Statsbanerne. *Trafikberegning for Jernbaneanlæg Kristiansand - Kile - Guldsmedmoen*. Kristiansand: [ukjent forlag], 1880.

### Sekundærkilder:

"Arendals historie." Henta 6. mai 2021 fra <https://www.arendal.kommune.no/tjenester/kultur-idrett-og-fritid/museer-og-kulturhistorie/historiske-artikler/historien-var/>.

Bakken, Knut John. "Jernbanen kommer til bygda." I *"He Tåge Pebe?": Veien – Banen – Elva*, redigert av Vennesla Historielag, 35-86. Vennesla: Historielaget, 1986.

Bergh, Trond. *Nye spor og nye muligheter: 1854-1940*, bind 1 av *Jernbanen i Norge 1854-2004*. Bergen: Vigmostad & Bjørke, 2014.

Eriksen, Tore Linné. *Globalhistorie 1750-1900: En sammenvevd og delt verden*. Oslo: Cappelen Akademisk, 2010.

Hagemann, Gro. *Det moderne gjennombrudd 1870-1905*, bind 9 av *Aschehougs Norgeshistorie*, redigert av Knut Helle. Oslo: Aschehoug, 2005.

Helle, Knut, Finn-Einar Eliassen, Jan Eivind Myhre og Ola Svein Stugu. *Norsk byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax Forlag, 2006.

"Historisk oversikt." Henta 27. april 2021 fra <https://www.banenor.no/Jernbanen/Historie/Historisk-oversikt-jernbanen-i-Norge/>.

Hodne, Fritz. *Stortingssalen som markeds plass: analyse av statens grunnlagsinvesteringer 1840-1914*. Oslo: Universitetsforlaget, 1984.

"Hydro Vigelands Brug AS." Henta 11. april 2021 fra <https://www.hydro.com/no-NO/om-hydro/hydro-worldwide/europe/norway/vennesla/hydro-vigelands-brug-as/>.

- Knutsen, Sverre. *Veier til modernisering: Veibygging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet*. Oslo: Pax Forlag, 2009.
- Myhre, Jan Eivind. *Norsk historie 1814-1905: Å bygge ein stat og skape ein nasjon*, 2. utgave. Oslo: Det Norske Samlaget, 2015.
- Olsen, Roar, red. *Fra gamp til damp: Setesdalsbanen – de første hundre år*. Vennesla: Stiftelsen Setesdalsbanen, 1996.
- Pedersen, Reidar og Aslak Fjermedal, red. *Iveland V: Gruvedrift*. Iveland: Iveland Bygdesogenemnd, 2007.
- Seip, Anne-Lise. *Nasjonen bygges 1830-1870*, bind 8 av *Aschehougs Norgeshistorie*, redigert av Knut Helle. Oslo: Aschehoug, 1997.
- Seip, Jens Arup. "'Det norske system' i den økonomiske liberalismes klassiske tid (1850-1870)." *Historisk tidsskrift* 1958/60, 39 (1958): 1-58, [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digitidsskrift\\_2015071382098\\_001](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2015071382098_001).
- Seip, Jens Arup. *Ole Jacob Broch og hans samtid*. Oslo: Gyldendal, 1971.
- "'Sidebane' i Språkrådet og UiBs ordbok." Henta 25. mars 2021 fra [https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=sidebane&ant\\_bokmaal=5&ant\\_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge](https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=sidebane&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge).
- "'Stambane' i Språkrådet og UiBs ordbok." Henta 25. mars 2021 fra [https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=stambane&ant\\_bokmaal=5&ant\\_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge](https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=stambane&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge).
- Steen, Sverre. *Kristiansands historie: 1641-1814*, bind 1. Oslo: Grøndahl, 1941.
- Try, Hans. *To kulturer, en stat 1851-1884*, bind 11 av *Norges historie*, redigert av Knut Mykland. Oslo: J. W. Cappelens Forlag AS, 1979.
- Østvedt, Einar. *Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883*, bind 1 av *De norske jernbaners historie*. Oslo: Cappelen, 1954.