

Lillebæltsbroen og rejsen til Vestjylland

Af Søren Agerskov

Den 14. maj 1935 blev den første Lillebæltsbro indviet. Det er således i år 60 år siden, at den faste forbindelse mellem Fyn og Jylland blev åbnet.

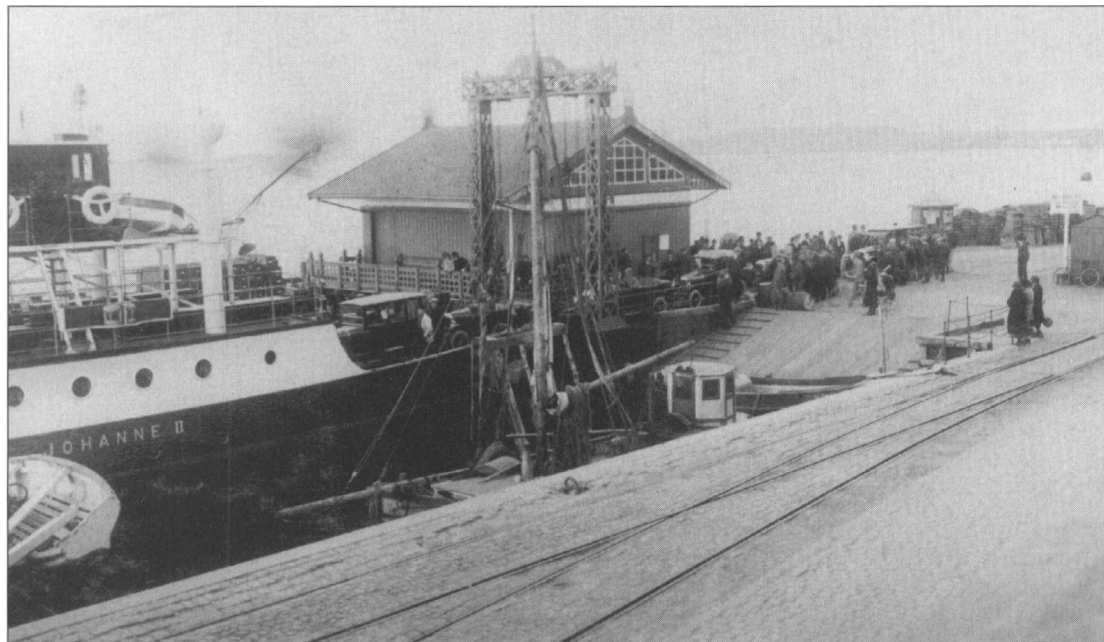
I denne artikel fortælles om trafikens - navnlig jernbanetrafikkens - udvikling som følge af, at færgefarten blev afløst af broen, og specielt hvilken betydning broen fik for rejsesamkvemmet mellem Ribe Amt og landet på den anden side af Lillebælt.

Der vil blive redegjort for trafikforbindelsernes

udvikling i 1930'erne med hovedvægten lagt på lyntogene og Englandsforbindelserne, da de to dengang var stærkt forbundne.

Hvordan blev de nye trafikmuligheder modtaget? Dette spørgsmål vil blive besvaret ved at gennemgå passagertallene i årene omkring broens åbning.

Godstrafikkens udvikling vil også blive belyst nærmere. Her vil specielt blive set nærmere på landbrugseksperten over Esbjerg.



Johanne II i færgelejet i Middelfart. Johanne II sejlede på ruten Middelfart-Snoghøj og overførte gående samt passagerer med cykler, motorcykler og biler. Jernbanefærgen sejlede på ruten Strib-Fredericia. (Foto: Middelfart Byarkiv).

Hovedvægten er lagt på jernbanetraffikkens udvikling. Den udgjorde dengang rygraden i trafikken. Bilen var i stærk fremmarch, og procentuelt steg biltrafikken kraftigt; men den var endnu lille af omfang sammenlignet med toget.

I Esbjerg var der i 1935 indregistreret 978 biler og 164 motorcykler. I hele landet var det samlede antal motorkøretøjer ca. 157.000. I dag er der ca. 2,5 mill. I 1934 overførte færgerne Snoghøj-Middelfart og Fredericia-Strib ca. 185.000 motorkøretøjer, hvilket er mindre, end der nu årligt overføres mellem Fanø og Esbjerg.

En færdselstælling fra 1939 viser, at amtsvejene i Ribe Amt i gennemsnit blev befaret af 496 motorkøretøjer i døgnet. Det svarer til ét hvert tredje minut, hvilket endda var en fordobling i forhold til den foregående tælling i 1934.

Togene før 1935

Når man før 1935 kørte med tog mellem landsdelene, var hovedreglen, at der skulle skiftes ved færgen. Det vil sige, at fra Esbjerg til København skulle der skiftes fire gange, nemlig i Fredericia, Strib, Nyborg og Korsør. Går vi længere tilbage i tiden, skulle der også skiftes tog i Lunderskov.

I den indenlandske trafik blev kun sovevogne, som indførtes i 1904, overført med færgen. Disse vogne kørte mellem København og hhv. Aalborg, Randers, Padborg og Esbjerg. I dagtimerne blev kun ét eneste tog overført med færgerne, nemlig forbindelsen fra København til Englandsbådene i Esbjerg, og vel at mærke kun i den retning! I retningen fra England videreførtes passagererne med nattoget til København.

Set med vore dages øjne var de mange skift en ringe service. Men færgernes sporkapacitet var dengang meget lille og forbeholdt godstrafikken. F.eks. havde de største færger på Lillebælt plads til tre af datidens personvogne.

I regnskabsåret 1934/35 var der gennemsnitligt 51 færgeafgange dagligt i hver retning, og pr. af-

gang medtoges vogne svarende til 12 aksler. Det svarer til enten tre personvogne eller seks godsvogne. Færgerne var dermed som regel fuldt lastede. (I praksis optælles altid i vognaksler. En vogn har to-fire aksler afhængig af længden, og der er ofte stor sammenhæng mellem vognens længde og akselantallet. I praksis havde næsten alle godsvogne i 1930'erne to aksler, og personvognene i fjerntrafikken var fire-akslede).

Der var i 1932 seks-syv forbindelser dagligt med tog mellem København og Esbjerg. Men i halvdelen af forbindelserne indgik rejse om natten - med de nævnte fire skift.

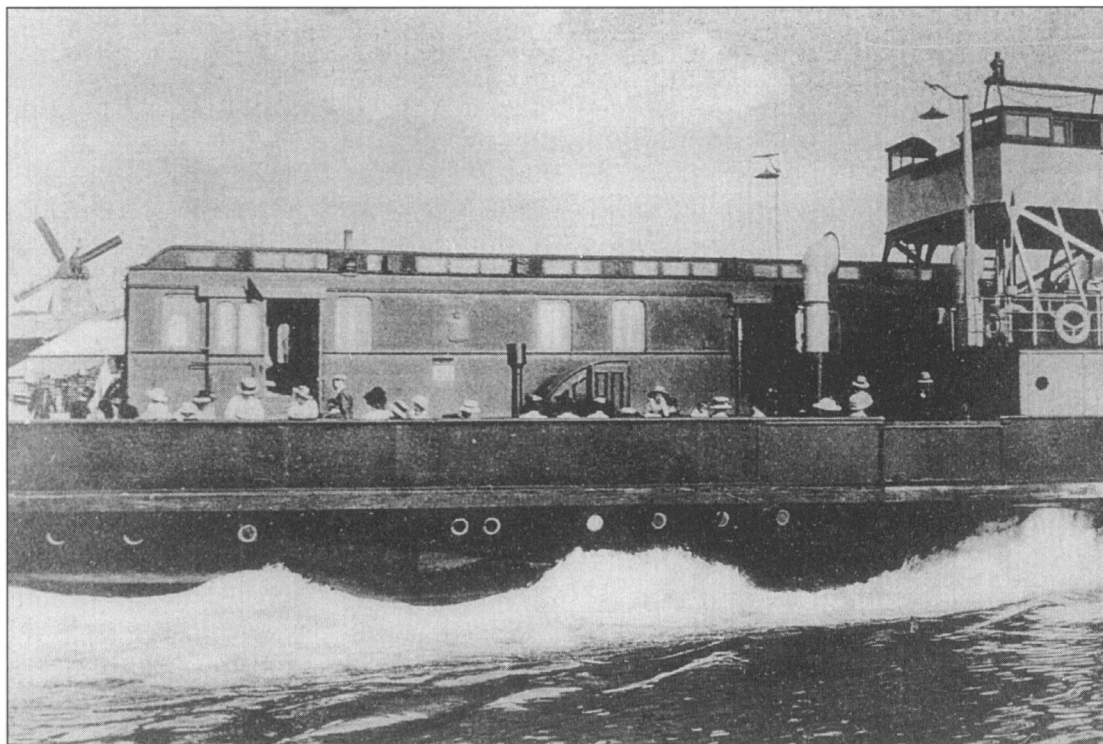
Hvis vi holder os til de tog, hvor man var fremme samme dag, var der to forbindelser København-Esbjerg og tre Esbjerg-København.

Hurtigste rejsetid var syv timer og 18 minutter. Pudsigt nok var servicen på et punkt dengang højere end i 1995. Ét tog om dagen havde nemlig spisevogn med, og vognen kørte endda fra Fredericia over Esbjerg op ad vestkysten til Struer! Da toget eksempelvis ankom til Ringkjøbing kl. 18.42 og Struer kl. 20.12, kunne man slutte en lang dags rejse (start i København kl. 9.05) med middagen. Den modsatte vej blev vognen næppe frekventeret meget mellem Struer og Esbjerg - måske blot en formiddagskaffe, idet den startede i Struer kl. 8.24 og ankom til Esbjerg kl. 12.04.

Bro fremfor færge ville umiddelbart give tre fordele. For det første kunne rejsetiden sættes ned, fordi de hurtige tog afløste de langsomme færger. For det andet kunne kapaciteten forøges, fordi de fem færgers begrænsede sporkapacitet kunne overvindes. Og for det tredje kunne de rejsende spare skiftet fra tog til færge og omvendt. Rejsende til Syd- og Vestjylland skulle dog som regel fortsat skifte i Fredericia.

Bro og lyntog

Med Lillebæltsbroens åbning kom lyntogene, som alle fik navne, der havde sammenhæng med deres



Jernbanefærgen på vej fra Fredericia til Strib. (Foto: Lokalthistorisk Arkiv for Strib og Røjleskov Sogne).

bestemmelsessted. I første omgang indførtes linytogene Kronjyden (København-Aalborg), Østjyden (København-Århus) og Vestjyden (København-Esbjerg). Vestjyden til Esbjerg var først og fremmest oprettet af hensyn til skibsforbindelserne til England og Frankrig. Toget startede i København kl. 11.45 og havde forbindelse fra Stockholm via Malmø. Ankomst til Esbjerg var kl. 16.19. Toget kørte ned til Englandskajen. Den modsatte vej afgik det fra Esbjerg kl. 19.10 og ankom til København kl. 23.45. Det var ikke muligt at stige af eller på undervejs - toget var fortrinsvis beregnet på udlandsrejsende som til gengæld oplevede en stor tidsgevinst. Rejsetiden faldt med mere end en tredjedel til fire timer og 34 minutter.

I østgående retning sparede endda en overnatning, idet toget nåede København ved midnatstid mod tidligere næste morgen.

Der er flere årsager til den kortere rejsetid. Den sparede færgetur betød i sig selv cirka en halv time. Derudover var der langt færre stop end med det tidligere eksprestog. Endvidere sparede en del tid i Korsør og Nyborg, fordi et lyntog ikke skulle have lokomotiv af i den ene færgehavn og nyt på i den anden. Endelig satte DSB maksimalhastigheden på en del af strækningen op fra 100 km/timen til 120 km/timen.

Der viste sig åbenbart at være for få rejsende til en non-stop-forbindelse mellem København og Esbjerg. Antallet af rejsende på gennemgående



Det nye lyntog på Lillebæltsbroen. (Foto: I privateje).

billetter fra DSB til udlandet via Esbjerg faldt endda. Indtil 1934/35 steg det og nåede det år op på 2.761 rejsende, derefter faldt det med en tredjedel i resten af 1930'erne. Tallet er ikke det samlede antal togrejsende til udlandet via Esbjerg, men de rejsende, der rejste på gennemgående billet mellem DSB og DFDS. Selv i de bedste år svarer det i snit til under 10 rejsende om dagen - og det er for lidt til et lyntog med 162 siddepladser. Uanset dette viser de formentlig tendensen. I retningen fra udlandet var tallet kun halvt så stort, men til gengæld stot stigende.

Selvom udlandsrejsende havde fortrinsret ved pladsbestillingen, må toget også have været godt benyttet af indenlandspassagerer. Fra vinterkøre-

planen 1935/36 kunne man også benytte toget til og fra Fredericia, hvor det jo alligevel havde ophold for at skifte kørselsretning! Desuden standsede det nu i Odense, men kun i retningen mod København. Fra sommeren 1936 udvidedes med standsning i Kolding i retningen mod Esbjerg.

Det må have hjulpet på benyttelsen af toget, for i 1937 indsatte DSB flere lyntog. I modsætning til de første, der var på tre vogne, fik de nye fire vogne. Også vestkysten mærkede ændringerne. Vestjyden fik navneændring til Englænderen og blev samtidig et fire-vognstog. I retningen mod København afkortedes overgangstiden fra skib til tog. Toget afgik herefter kl. 18.16 og ankom til København kl. 22.49.

I den indenlandske trafik indførtes lyntoget Vesterhavet - et navn som bortset fra krigsårene bevarede indtil 1966 (og genopstod som lokomotivtrukket tog mellem København og Esbjerg i årene 1968-1974).

Lyntoget Vesterhavet kørte i 1937 København-Esbjerg-Ringkjøbing. Afgangen fra København var kl. 7.40 med ankomst til Esbjerg kl. 12.53 og Ringkjøbing kl. 14.00. Den modsatte vej afgik det fra Ringkjøbing kl. 17.33, Esbjerg kl. 18.46 og ankom til København kl. 23.46. Mellem Fredericia og Ringkjøbing standsede det i Kolding, Vejen, Bramming, Esbjerg, Varde og Skjern. Først senere kom Ølgod med. Fortsættelsen til Struer kom først efter krigen.

Lyntogenes køreplan var i store træk uændret indtil krigen. Englænderen blev indstillet den 6. september 1939, hvor skibstrafikken til England og Belgien-Frankrig blev indstillet på grund af mine- og u-bådsfare. Vesterhavet blev indstillet den 10. april 1940 sammen med de øvrige lyntog på grund af besættelsen og rejserestriktioner som følge af brændstofmangel.

Trods en tilsyneladende svag start i begyndelsen steg lyntogenes succes igennem 1930'erne. I 1937 blev belægningsprocenten i Englænderen opgjort til 57%, i 1939 var den steget til 75%. I Vesterhavet var den i 1937 på 45% og steg til 71% i 1939.

Med skib fra Esbjerg

Lad os se lidt nærmere på datidens passagerskibsforbindelser fra Esbjerg.

Der var dengang daglig skibsforbindelse Esbjerg-Harwich (seks gange om ugen om vinteren), og én gang om ugen forbindelse Esbjerg-Antwerpen-Dunkerque. Begge ruter blev besejlet af DFDS, der netop havde fornyet sin flåde.

På Esbjerg-Harwich sejlede fire næsten ens skibe: Parkeston fra 1925, Jylland fra 1926, Esbjerg

fra 1929 og England fra 1932. Skibene kunne medtage ca. 200-220 passagerer.

På ruten til Antwerpen og Dunkerque sejlede A. P. Bernstorff fra 1913, der var magen til de fire yngre skibe, bortset fra at det var dampdrevet.

Sidste afsejlinger på begge ruter var 2. september 1939, og ved hjemkomsten blev skibene lagt op. Senere tog tyskerne dem. Kun de to ældste - A. P. Bernstorff og Parkeston - kom tilbage til DFDS, de tre andre gik til ved minesprængning eller krigshandlinger. A. P. Bernstorff blev taget ud af drift i 1953 og Parkeston i 1964.

I begyndelsen af 1939 havde DFDS afgiver ordre på yderligere et skib til Harwich-ruten. Skibet, der var det senere så kendte Kronprins Frederik, blev færdig i 1941, men kunne på grund af krigen først afleveres til DFDS i 1946.

Persontrafikkens udvikling

Lyntogene var et af resultaterne af Lillebæltsbroens åbning. Men de udgjorde kun en mindre del af trafikken. Den øvrige trafik hører med til at give et helhedsbillede af udviklingen.

I 1938 var der ni forbindelser om dagen mellem København og Esbjerg, heraf indgik natrejse i tre-fire af dem. I forhold til før broen er der altså »kun« kommet to lyntog til. Til gengæld er flere tog dagtog - det vil sige at man slipper for at rejse om natten.

Lad os se lidt på togdriftens omfang. Lillebæltsbroen ligger på den fynske hovedlinie fra Nyborg til Strib hhv. Fredericia. Persontogtrafikken på denne strækning steg igennem 1930'erne. Stigningerne var i reglen små, højst et par procent om året; men ved broens åbning steg persontogtrafikken med 39%, hvoraf lidt dog skyldes, at strækningen blev forlænget med 6,1 km.

Ser vi på belastningen - togkilometer pr. banekilometer - stiger trafikken ved åbningen med noget, der svarer til, at antallet af tog pr. dag stiger fra ca.

33 til ca. 42. Alt i alt vokser persontogsbelastningen på den fynske hovedlinie fra 1932/33 til 1938/39 med 42%.

Men hvad skete der med togenes længde? Dette er opgjort i form af vognakselkilometre. Her var udviklingen en anden. De sidste år inden broens åbning, var der ingen entydig udvikling. Ved åbningen var der et spring på 18%. Derefter steg det yderligere lidt; men efter 1936/37 faldt det samlede antal personvogne, der på et år kørte på den fynske hovedlinie.

Dette kan også belyses ved at se på togenes længde. I 1933/34 var persontogene gennemsnitligt nået op på 26,4 aksler. Derefter blev de uafbrudt kortere igennem 1930'erne med et stort spring ved broens åbning og var i 1938/39 var nede på 17,4 aksler.

Udviklingen i Ribe Amt. Lad os se nærmere på strækningen Lunderskov-Esbjerg, der er forbindelsesbanen mellem Vestkysten og Lillebælt. Antal persontogskilometer ligger nogenlunde stabilt inden broens åbning, hvor det også stiger noget; men ikke nær så kraftigt som på Fyn, nemlig kun 16% mod de nævnte 39%. Til gengæld fortsættes med en kraftigere stigning. Det er som om, at reaktionen er lidt forsinket.

Ser vi på belastningen - togkilometer pr. banekilometer, stiger trafikken ved broens åbning med noget, der svarer til en stigning fra ca. 20 tog om dagen til ca. 25 tog. Set over ét stiger belastningen fra 1932/33 til 1938/39 med 32% - altså en del lavere end på Fyn (42%).

Antal vognakselkilometer viser samme tendens. En stigning frem til 1936/37 med et hop ved åbningen, derefter falder det. Også på denne strækning bliver persontogene kortere efter 1934/35. Indtil da var de på ca. 20 aksler, derefter falder længden uafbrudt til 14,1 aksler i 1938/39.

Konklusionen er, at nok sker der en mindre stigning i trafikken; men i virkeligheden er der tale om en spredning af den på flere, men kortere tog.

Var der så tale om en bevidst handling, der gik ud på at udnytte broens større fleksibilitet til at indsætte flere tog og dermed øge passagertallet? Og er de kortere tog udtryk for et forventet, men udeblevet passagerboom ved Lillebæltsbroens åbning? Billetsalgets udvikling viser, at der skete en stigning i passagertallet; men omfang og tidspunkter har faktisk ikke sammenhæng med broens åbning. Billetsalget på Esbjerg station steg fra 1932/33 til 1938/39 med 8%, hvoraf halvdelen falder sammen med broens åbning.

Set under ét er udviklingen den samme for amtets øvrige DSB-stationer, men med udsving for de enkelte strækninger. Ialt stiger billetsalget med 7% fra 1932/33 til 1938/39; men den kraftigste stigning ligger det sidste år. I 1937/38, hvor lyntogstrafikken udvides kraftigt, falder billetsalget endda i forhold til året før; men faldet er mindst på de strækninger, der nyder godt af udvidelsen.

Det kunne tyde på, at andre - konjunkturbestemte forhold havde større indflydelse på rejsemønstret end broens åbning. Det spiller nok også ind, at det ikke blev billigere at rejse, selvom den dyre og personalekrævende færgefart forsvandt.

Dengang (som nu) beregnedes billetprisen efter rejselængden. Dengang i kilometer. Normalt svarer det antal kilometer, billetprisen udregnes efter, til den reelle afstand. Men visse steder var der dog lagt ekstra kilometer ind bl.a. ved færger og broer. Med færgen fra Fredericia til Strib var der ca. 3 km; men når billetprisen skulle udregnes, var der 10 km. Efter broens åbning er banestrækningen mellem Fredericia og Middelfart 10,2 km; men billetprisen beregnes efter 15 km. Så for de togrejssende var der ikke noget økonomisk incitament til at benytte den nye trafikforbindelse.

Godstrafikken

Godstransport er en meget konjunkturbestemt virksomhed. I gode tider er der meget at transportere; i dårlige tider er der mindre.



Lillebæltsbroen set fra Fyn kort efter færdiggørelsen. (Foto: I privateje).

Desuden får de små lastbiler stigende betydning og giver toget konkurrence. Fra 1931 til 1938 seks-dobles antallet af vare- og lastbiler på 2-3,5 tons fra 1.500 til 9.000. Til gengæld falder antallet af biler over 3,5 tons fra 298 i 1931 til 230 i 1935, og antallet bliver på det niveau i resten af 1930'erne. DSB's samlede godstransport steg ganske vist med 13% fra 1932/33 til 1938/39. Men i de nærmeste år forud - fra 1930/31 til 1932/33 var den faldet med 30%. 1930'ernes stigning var heller ikke stabil - faktisk faldt godstransporten med 5% fra 1934/35 til 1935/36. Lillebæltsbroen havde således ingen umiddelbar positiv effekt.

DSB's statistikker fortæller om de enkelte stationers arbejde, men ikke noget om hvor godset bliver sendt hen. Dog er gennemsnitstransportlængden over 100 kilometer. Da Esbjerg som nævnt ne-

denfor tegner sig for størstedelen af godstransporten indenfor amtet, og da fjerneste station ligger 56 kilometer fra Esbjerg, har den lokale transport indenfor amtet været lille. Jeg har derfor valgt at se på udviklingen dels for afsendelse af gods og dels for modtagelse af gods.

Indenfor Ribe Amt var udviklingen tilsyneladende noget anderledes end det samlede resultat for hele landet. Afsendelse af gods fra DSB-stationerne faldt igennem 1930'erne med ialt 24%. Et enkelt år 1936/37 steg transporten dog; men den stigning blev fuldstændigt opvejet af fortsat fald de følgende år. Esbjerg var og er ubetinget den største station. Den tegner sig for omkring 60-75% af det afsendte gods i amtet. Stationens nedgang er endda større end gennemsnittet, nemlig 29%. Den tegner sig også for ca. 3/4 af stigningen i 1936/37.

Stationerne i amtet var udpræget godsmodtagere, idet der ankom mere end dobbelt så meget gods, som der afsendtes. Tendensen var den samme som ved afsendelse af gods - et fald på 20%, dog med en lille stigning det sidste år før krigen. Også her var Esbjerg selvfølgelig den største station, og prægede udviklingen med en nedgang i perioden på 23%. Esbjerg var dengang landets største station uden for København målt efter ankomende gods. Den blev endda kun overgået af de københavnske stationer, hvis de regnedes under ét.

Udviklingen for Esbjerg hænger som forventeligt nøje sammen med landbrugseksporten. I 1932 nåede den et højdepunkt, idet kødeksporten var oppe 403.000 tons. I løbet af 1930'erne blev den næsten halveret! I 1932 aftog England 95% af kødet, i 1938 var andelen 90%. Alene fra 1932 til 1933 faldt kødeksporten til England med 100.000 tons. Det kunne således hurtigt mærkes, at England i 1933 indførte importbegrænsninger på landbrugsprodukter fra Danmark.

Lad os først se lidt på DSB's samlede transport af kød- og fiskeprodukter. Kødtransporten, der udgør over halvdelen af disse produkter følger tendensen og bliver mere end halveret fra 1932/33 til 1936/37 og stiger lidt igen i 1938/39.

Smørtransporten er næststørst og viser også faldende tendens. Derimod stiger ægtransporten med 50%, men betyder ikke så meget i det samlede billede. Mindst er fisketransporten, som ikke udviser store udsving i absolutte tal. Sammenlagt falder transporten af kød- og fiskeprodukter med ca. 30% igennem 1930'erne.

Aage Aagesen har undersøgt transportvejene i 1938/39 nærmere. Af den samlede kødeksport på ca. 182.000 tons skønnes 55% at være kommet til Esbjerg med tog og fem sjettedele heraf endda fra jyske stationer. Af smørseksporten på 155.000 tons skønnes 27% at være kommet til Esbjerg med tog, hvoraf hele 95% kom fra jyske stationer. Af

ægseksporten på 100.000 tons kom 17% til Esbjerg med tog og heraf 12.000 tons fra jyske stationer. Kød, smør og æg til eksport tegnede sig for 53% af godstransporten til Esbjerg, heraf kom 87% fra jyske stationer. Sammenfattende må konstateres, at transporterne fra øerne til Esbjerg af disse produkter var så små, at Lillebæltsbroen kun har haft ringe betydning.

Med til billedet hører, at Esbjerg Havn tegnede sig for 55% af den samlede eksport af disse produkter. Resten gik ud af landet enten med tog/færge eller udskibedes fra andre havne. DFDS havde dengang også fast rutebådsforbindelse fra København og flere provinshavne til engelske havne.

Sammenfatning

Hovedspørgsmålet i artiklen har været at se, hvilken betydning Lillebæltsbroen fik for rejsesamkvemmet mellem Vestkysten og øerne.

Svaret må nok være, at broen gjorde det nemmere og hurtigere at rejse mellem landsdelene; men den gav ikke, hvad i vore dage kaldes et boom i jernbanetrafikken.

Der er dog væsentlige forskelle i udviklingen for hhv. persontrafikken og godstrafikken. Persontrafikken oplever to kvalitetsmæssige løft: Rejsetiden sættes ned, og et par omstigninger forsvinder. Her spiller lyntogene en stor rolle. Og uden bro var disse tog utænkelige.

Lyntogene blev populære; men en del af passagererne kom fra andre tog. Det ses bl.a. af, at forøgelsen i passagertallet ikke sker samtidig med, at togene kommer frem. Og i Englandstrafikken falder passagertallet uanset de bedre rejseforbindelser.

Godstrafikken var stærkt præget af, at Esbjerg var den store udskibningshavn for landbrugseksporten til England. Faldet i den ankomende godsmængde til Esbjerg station svarer helt godt til Esbjergs del af den faldende landbrugseksport.

Men udviklingen for vestkystens øvrige stationer viser sammenlagt også en anden udvikling end landsgennemsnittet. Det kan skyldes, at andre transportere med tilknytning til et så udpræget landbrugsområde som Ribe amt bliver påvirket af eksportkrisen - f.eks. medfører lavere kødeksport færre dyr på gårdene og dermed mindre behov for transport af foderstoffer. Transportmængden afhænger altså stærkt af afsætningsmulighederne. Desuden viser det sig, at kun ganske lidt gods til Esbjerg Havn kommer fra øerne.

Godstransporten følger konjunkturernes og ikke trafikmulighederne. Kvalitetsmæssigt sker der selvfølgelig et løft i og med, at rejsetiden bliver sat væsentligt ned. For godstrafikken er nedsættelsen større end for persontrafikken, fordi godsvognene som regel må vente flere timer i færgenhavnen på overførsel.

Biltrafikken fik det naturligvis også nemmere med en bro. Som nævnt overførtes i 1934 185.000 biler med færgerne ved det nordlige Lillebælt. I 1936 kørte 490.000 biler over broen. Personbilen har nok derved oplevet et større rejseboom end persontogene; men det var fortsat de færreste, der havde bil. Først i 1938 nåede man op på 100.000 personbiler i hele landet. I Syd- og Vestjylland var der samme år 14.000 personbiler.

Lastbiltrafikken var stadig karakteriseret ved mange små køretøjer, som mest var egnede til korte transporter. Det ses også af, at den gennemsnitlige distance for transport af gods med bane stiger. Derimod er der fortsat så få lastbiler over 3,5 tons, at de ikke kan have den store betydning for gods-transport mellem landsdelene.

Endelig bliver forskellen i togets og bilens udvikling før og efter bro nok også påvirket af prisen. For togenes vedkommende indføres »brugerbetaling«. Det var der allerede i færgernes tid. Både ved færger og bro betaltes der for flere kilometer end den virkelige afstand. Den enkelte mærker derfor direkte på billetten eller fragtbrev, hvad det

koster at komme over Lillebælt. Bilerne fik også brugerbetaling; men det var en indirekte betaling, idet der ikke blev krævet bropenge. I stedet blev benzinpriserne sat i vejret. Bilisterne betalte der- ved selv for broen; men det gjorde man uanset om køreturen gik fra Fredericia til Middelfart eller fra Esbjerg til Bramming.

Litteratur og henvisninger:

H. Flensborg, Lillebæltsbroen, i Brandmoses kvartalsmagasin, København 1935.

Erik Husted, Fra færgesmakke til hængebro, Fredericia 1977.
Erik Husted, Lillebæltsbroen 1935 - 14. maj - 1985, i Jernbanen nr. 2, 1985.

Peter Knutzen, 40 aar i statens tjeneste, København 1948.
John Poulsen, Lyntog, Trafikrevolution i 1935, Roskilde 1985.
John Poulsen, Sovevogne i Danmark, Albertslund 1980.
Søren Thorsøe et al., DFDS 1866-1991, København 1991.
Aage Aagesen, Geografiske studier over jernbanerne i Danmark, København 1949.

Desuden er som kildemateriale anvendt:

De Danske Statsbaner, Beretning om virksomheden, div. årgange.

Køreplaner, div. årgange.

Politikens Hvem-Hvad-Hvor, div. årgange.

Statistisk Årbog for Danmark, div. årgange.

Søren Agerskov, f. 1952, cand.scient.pol., Strandvejen 18, 2100 København Ø. Sekretariatsleder i Statens Museums-nævn.