



**Ole-Christian Munk Plum,
*Østbanen på sporet. Renovering
af Østbanen 2023-2024, Dansk
Jernbane-Klub 2025, 120 sider,
illustreret, ISBN 978-87-87050-56-2***

Gennem årene er der udgivet utallige privatbanemonografier – altså en bog som behandler en bestemt lokalbanes historie. En af de flittige forfattere ud i denne genre i mere end en menneskealder er Ole-Christian Munk Plum som står bag utallige bøger, der ofte har taget udgangspunkt i grundige kildestudier af banernes bevarede arkiver. Blandt de talrige bøger er også *Østbanen 1879-2004*, udgivet af Dansk Jernbane-Klubs forlag i 2004. Nu har Ole-Christian Munk Plum på sin vis fulgt den gamle udgivelse op med en ny bog om den gamle lokalbane på Stevns.

Hvis man blot har fulgt en lille smule med i debatten om den kollektive tra-

fik på Østsjælland i det seneste tiår, har man ikke kunnet undgå at støde på den til tider både ophidsede og fastlåste debat om Østbanen, altså lokalbanen fra Køge til Hårlev med videre forbindelse herfra til henholdsvis Rødvig og Fakse Ladeplads. Banen blev indviet allerede i 1879 og er således blandt de ældste af de endnu eksisterende såkaldte privatbaner i Danmark. Gennem årene har der været flere diskussioner om hvorvidt Østbanen skulle nedlægges eller ej. Allerede i 1920'erne var der forslag fremme om en likvidering af selskabet, men banen overlevede ikke bare dengang men også under den store nedlæggelsesbølge i 1960-70'erne, hvor mange privatbaner ellers måtte lade livet i bilismens favør. I stedet valgte man udviklingens vej og i det lys skal man også se anskaffelsen af nye, moderne Lint-togsæt, der blev indsat på banen i begyndelsen af det nye årtusinde. Men nyt materiel gør det ikke. Efter mange års intensiv brug var sporet efterhånden nedslidt og stod overfor en større fornyelse. Det gav anledning til ny debat, for skulle man smide mange millioner af offentlige kroner efter banen eller skulle den nedlægges, og eksempelvis afløses af en højklasset busforbindelse i stedet. Og hvis banen skulle sættes i stand, hvem skulle så betale regningen? Eller rettere, hvilken offentlig kasse som skulle betale gildet. Det var spørgsmål som ikke var lette at besvare, og det var også årsagen til at der gik adskillige år indtil der endelig kom en afklaring. Pengene blev bevilget dels af staten og dels regionen til en modernisering og fornyelse af banen. Tilmed blev det besluttet at nedlægge endestationen i Rødvig og flytte den nogle hundrede meter længere nordpå til en mere central placering i byen.

Ole-Christian Munk Plum har fulgt både debatten og det efterfølgende anlægsarbejde tæt, og det er netop det der er omdrejningspunktet for den nye udgivelse. Det er der på mange måder kommet en forfriskende bog ud af, der giver et helt anderledes og unikt indblik i et større anlægsarbejde på jern-

banen i vor tid. Udover nogle indledende afsnit om Østbanens historie og større infrastrukturopgaver på banen i årene 1890-2001, er fokus klart på de nyeste kapitler i Østbanens historie. Det store anlægsarbejde som blev udført i 2020'erne. De forskellige dele af arbejdet beskrives minutiøst, men med let skreven pen. Lige fra analysearbejdet, over borgermøderne til at de gule entreprenørmaskiner trillede ind på banen og gik i gang med at pille jernbaneanlægget fra hinanden, for atter at genopbygge banelegemet på ny i moderniseret form. Selvom man måske nok engang i mellem kan savne et personligt blik på arbejdet, nogle samtaler eller interviews med de involverede, så får man som læser et godt indblik i den tekniske del af hvordan et stort anlægsarbejde udføres i dag etape for etape. Bogens store styrke er også billedsiden, hvor Ole-Christian Munk Plum under sin minutiøse registrering af arbejdet også har sørget for at tage talrige billeder langs banen. Ikke bare af de store lokomotiver, men også af anlægsarbejdets forskellige elementer. Fra de indledende arkæologiske udgravninger, over grøfteoprensning, forstærkningsarbejder ved en dæmning, ballastlægning, slutjustering af sporet til prøvekørsler og genindvielse. Forfatteren har således haft et godt blik for arbejdets forskellige faser og sørget for at dokumentere det undervejs. Det er blevet til en vægtig historisk dokumentation af hvordan man udfører et jernbaneanlægsarbejde i begyndelsen af det 21. århundrede. Man kan ikke andet end blive imponeret over det store arbejde som udføres ved istandsættelsen af en jernbanestrækning. Og også af den kraftanstrengelse som forfatteren har lagt i at dokumentere alle dele af arbejdet.

Nogle vil måske hævde at der er tale om en letlæst billedbog. Det er på sin vis også rigtigt. Men den er på mange måder også langt mere end det. Det er et stykke historisk dokumentation, hvor læseren af i dag vil få et godt indblik i arbejdet langs Østbanen i årene 2023-24, men bogens historiske værdi vil

nok stige i takt med tiden der går. Om 20, 50 eller 200 år vil bogen vise hvordan arbejdet blev udført i begyndelsen af det nye årtusinde, hvilke maskiner og materiel der anvendtes, hvilke del-elementer arbejdet bestod i og hvordan det blev udført. Tænk, hvis man havde haft samme mulighed for i en bog at følge arbejdet fra dengang Østbanen blev anlagt i 1870'erne, altså en bog om banens anlæggelse med billeder fra anlægsarbejdet. Det var af mange årsager ikke muligt. Men nu har eftertiden i alt fald en fin dokumentation for hvordan sådanne arbejder udføres i vore dage. Det er faktisk genialt tænkt af Ole-Christian Munk Plum, der ikke bare har skrevet en bog for eftertiden. Men også en bog der har relevans i dag og som vækker stof til eftertanke. Nu har vi alle mulighed for at følge med i arbejdet, og få et grundigere indblik i banebørsternes liv af i dag.

Lars Bjarke Christensen