

TRAFIKMUSEET

Odsherreds Trafikmuseum, Pakhuset, Hørve station

Ultimo maj 2021

Odsherreds Trafikmuseum tager dig med på en tur ad Bodal Sidespor til Åmosen.



På grund af Covid 19 vælger mange danskere også i år at holde ferie i Danmark. Kommer man til Odsherred, byder Trafikmuseet på en ferierejse til Åmosen.

I år er det 80 år siden, at der blev lagt spor fra Høng-Tølløse Jernbane ud i Åmosen i forbindelse med gravning af tørv under 2. Verdenskrig. Museet har i den anledning lavet en særudstilling om Bodal Sidespor. Udstillingen er blevet til gennem et samarbejde med Lokalhistorisk Arkiv i Stenlille.

Efter krigsudbruddet i 1939 og besættelsen af Danmark i 1940 blev der sat gang i en omfattende tørveproduktion i Åmosen nord for Høng-Tølløsebanen.

En række københavnske virksomheder med Carlsberg bryggerierne i spidsen dannede i 1940 konsortiet I/S Bodal tørvefabrik. Man forpagtede gården Bodal med tilhørende jord i Kongemosen og Sandlyng mose. Entreprenørfirmaet Wright, Thomsen & Kier fik kontrakt på brydning af tørvene på det 1400 tdr. land store område.

I starten transporteredes tørvene fra mosen med tipvognstog til fast vej. Herfra kørtes tørvene så med lastbiler, dels direkte til København dels til Vedde station, hvor de efter om-læsning via Sorø-Vedde banen kørtes med tog til København.



Damplokomotivet HTJ nr. 9 - klar til afgang med tørvetog fra Bodal i Åmosen, 1941

Fra Tølløsebanens side var der naturligvis interesse for at få del i de store tørvetransporter. Driftsbestyrer Terp-Lassens idé var, at tørvene skulle læsses i jernbanevogne i moserne og køres via et normalsporet sidespor ind på Høng-Tølløse banen og videre til København over Tølløse. Den 19. april 1941 enedes man om anlæg og drift af Bodal Sidespor. Fragten Bodal-København blev den samme som DSB's fra Vedde, så konsortiet sparede udgifterne til kørslen fra mosen til Vedde.

Det 5 km lange spor fra Vedde Blokpost, ca. 600 m øst for Vedde station, med tilhørende spor i Åmosen, i alt ca. 10,5 km blev lagt i al hast. Allerede den 1. juli 1941 var sporet klar til brug, og det første tog med tørv kunne afgang fra Bodal. Udviklingen gik stærkt. Efter den første plan skulle der fra Bodal Sidespor afgang 51 vogne dagligt, men dette tal var i perioder meget større.

Tørvefremstilling

I Åmosen lavede man tørvebrændsel på flere måder. Den mest rationelle måde var æltetørvene. Meget hurtigt blev denne produktion mekaniseret, og æltværkerne blev hurtigt til hele industrier.



Et af de store tørveæltværker i Åmosen, 1943 -
Lokalhistorisk Arkiv Stenlille

Fra æltværket blev tørvemassen på hestevogne eller tipvognstog kørt til læggepladsen, hvor den blev lagt til tørre. Når der ikke var lokomotiv til rangering, benyttedes heste til flytning af jernbanevognene mellem de mange læssteder og afsendelsesstationen med omløbsspor.

Om sommeren blev de færdige tørv dels kørt til de mange firmaer i København, dels lagt til opbevaring i store overdækkede bunker til brug for vinteren, hvor der ikke kunne graves tørv. Om vinteren bød læsningen af den frosne tørv ofte på store udfordringer, hvor tørvene måtte hakkes fri fra lagerbunkerne.

Med familien i Åmosen

Om sommeren kunne der være over 1000 mand i sving, og mange slog sig ned i mosen sammen med familien.

Både mænd, kvinder og børn arbejdede i mosen. Mændene gravede tørv eller passede maskinerne. Kvinderne stablede eller vendte tørv, når den skulle tørre, passede børn, lavede mad og vaskede tøj. Børnene kom også med på arbejde og hjalp til, så snart de var gamle nok.

Normalt var arbejdsdagen i mosen på 8-10 timer. Fritid var der ikke meget af. Indtil der blev bygget barakker ved Magleø, var boligforholdene kaotiske. Men snart opstod der et helt bysamfund med små skure og telte. I 1944 blev der oprettet børnehaven og vuggestue på Bodal. Børnehaven fungerede frem til 1947. Børnene kunne boltre sig i havestuen til Bodal og i hele parken. En ny leg opstod: At lave tørv.

Den 31. maj 1949 blev tørvevogn nr. 50.000 afsendt fra Bodal. "Jubilæet" blev nået i det sidste år, hvor der stadig var regelmæssige transporter til og fra Bodal. Året efter afsendtes der ikke en eneste vogn. Tørveeventyret på HTJ sluttede i 1952, hvorefter Bodal Sidespor blev fjernet.

I alt afsendtes der i årene 1941-1952 ikke mindre end 617.716 tons tørv og formbrændsel svarende til ca. 51.500 fyldte godsvogne fra Bodal Sidespor.

Foruden dette års særudstilling byder museet også på udstilling om jernbaner i Nordvestsjælland, sejlruterne til/fra Orø, posthistorie m.m.

Velkommen til en alternativ rejse med en spændende historie for hele familien på Odsherreds Trafikmuseum i sommeren 2021.

Ole-Chr. M. Plum, tlf. 40 73 84 99.
Odsherreds Trafikmuseum

Odsherreds Trafikmuseum åbnede i 1992, og siden har museet hvert år haft åbent onsdage og lørdage i sommermånederne samt i efterårsferien og efter aftale. I 2021 har museet åbent onsdage og lørdage fra 29. maj til 28. august samt 16., 20. og 23. oktober kl. 10:00-14:00. Entré: Voksne: 30,- kr. og børn: 10,- kr. Læs mere på www.trafikmuseet.dk.