

Die Geschichte und Entstehung des Torfwerkes

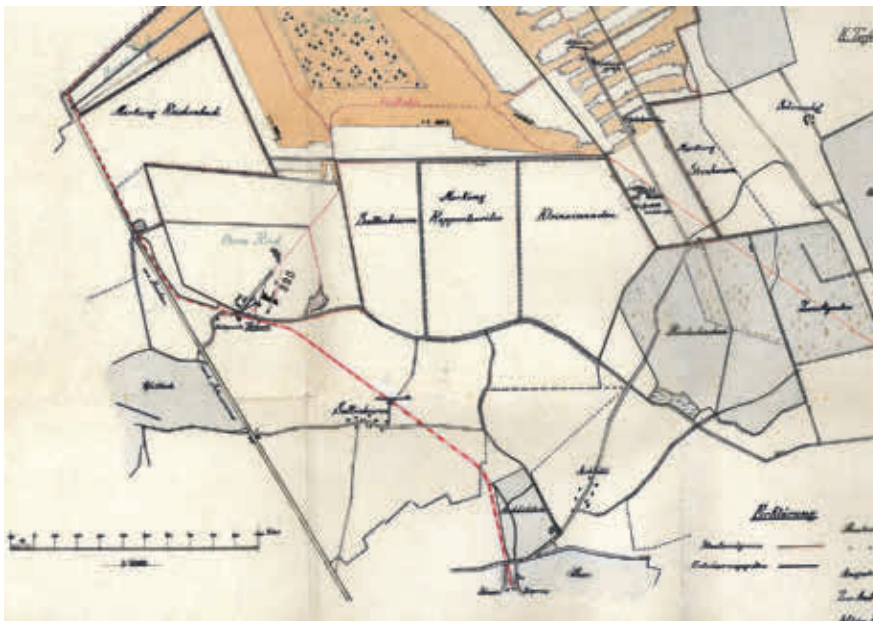
Wenn man die Landstraße 275 zwischen Bad Schussenried und Bad Buchau entlangfährt, fällt wohl den wenigsten der gelbe Wegweiser mit dem schwarzen Schriftzug „Torfwerk“ auf und auch die Geschichte, die dahinter steckt, dürfte kaum bekannt sein.

Die eigentliche Geschichte des Torfwerkes begann bereits vor mehr als 3500 Jahren, als der Federsee, der in einem eiszeitlichen Gletscherbecken lag und bis dorthin reichte, immer mehr verlandete und sich dort ein einzigartiges Hochmoor entwickeln konnte.

Durch mehrere Funde und Ausgrabungen, unter anderem durch Oscar von Fraas im Jahre 1867 sowie zwischen 1919 und 1937 unter der Leitung von Hans Reinerth, konnte nachgewiesen werden, dass sich bereits um 11 000 v. Chr. Rentierjäger und um 4.400 v. Chr. jungsteinzeitliche Siedlungen am Rande des südlichen Federseemoores befanden. Des Weiteren wurde im Steinhauser Ried 1868 auch ein mumifiziertes „Torf“-Rind gefunden, was darauf schließen lässt, dass Bauern dort bereits Landwirtschaft betrieben haben, dieses befindet sich heute im Naturkundemuseum in Stuttgart. Ebenfalls wurde von der „Bevölkerung“ bereits der Torf in kleinen Mengen als Brennmaterial genutzt.

Im Jahre 1183 wurde in Schussenried ein Prämonstratenserklöster gegründet; durch die komplette Abholzung der Wälder in Württemberg begann man ab etwa 1600 nach einem Ersatzbrennstoff zu suchen. Durch den dreißigjährigen Krieg von 1618 bis 1648 und dessen Folgen kam der Torfabbau mehr oder weniger über Jahrzehnte zum Erliegen. Um 1750 begannen die ersten Bauern vermehrt Torf im Steinhauser Ried zu stechen. Erste Entwässerungsgräben wurden im Jahre 1764 durch das Kloster Schussenried im Ried angelegt, um den Abbau zu erleichtern, ein Jahr darauf begann der flächenmäßige Abbau des Torfes.

Bis etwa 1835 wurden bereits 300 Hektar vom „Wilden Ried“ abgegraben und um 1850 begann der industrielle Abbau des Torfes durch Pferdebahnen. Die abgestochenen Plätze wurden wieder eingeebnet und als Wiesen oder Waldflächen genutzt. Ebenfalls wurde 1850 die Bahnstation Schussenried errichtet, um den Torf besser und schneller transportieren zu können. Dort wurde eine große Verladeanlage mit vier großen Stadeln errichtet. Die gesamte Zugstrecke der württembergischen Staatseisenbahn (Ulm-Friedrichshafen) wurde mit dem Torf aus dem Ried befeuert. Erst sträubte man sich gegen den Torf, da dieser teurer war als Holz, aber durch den enormen Preisanstieg von Holz



Ein Lageplan von 1907, dort sieht man bereits links das neu erbaute Torfwerk. Dick rot markiert ist die Schmalspurbahn/ Federseebahn Schussenried-Buchau, ebenfalls rotmarkiert die Riedbahn, die von der alten zur neuen Torfstreifefabrik führte. Dort standen noch der Lokscheunen, eine Riedwirtschaft und eine Arbeiterbaracke. (Sammlung Walter Hermanutz)



Eine Postkarte, die die alte Torfstreifefabrik darstellt. Ebenfalls zu sehen ist ein Waggon der Württembergischen Südbahn auf Roll-schemeln und eine Torfmaschine im Ried. (Schussenried in alten Ansichten, S. 59, Karl Kaufmann 1995)
Unten: Torfbriketts vom Torfwerk mit dem Württembergischen Wappen. (Sammlung Hugo Hammer)

wurde dann doch auf Torf umgestellt. Der Vorteil von Torf gegenüber Holz lag darin, dass er in den Tendern und den Vorratslagern weniger Platz beanspruchte. Ebenso wurden Brauereien, Hüttenwerke, Ziegelhütten und Fabriken mit Torf belie- fert. Die Schussenrieder Heilanstalt und das Hüttenwerk waren ebenfalls Kunden des Torfwerkes. Beim Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges von 1870 bis 1871 verschlechterte sich der Steinkohlebezug aus dem Saarland und als Preissteigerungen eintraten, trat der Torf wieder mehr in den Vordergrund.

1874 lag die Produktion bei etwa acht Millionen Torfziegeln. Im Frühjahr 1879 wurde die erste Torfmaschine im „Staatsried“ ehemaliges Steinhauser Ried beschafft, im selben Jahr wurde ebenfalls damit begonnen die Pferdebahn durch eine Riedbahn zu ersetzen. 1885 wurde eine Torfstreifefabrik gebaut und im gleichen Zuge eine zweite Maschine und 1901 noch eine dritte Torfmaschine beschafft. Die Kosten einer Torfmaschine mit Zubehör lagen bei 12 000 Goldmark. Für die Bedienung der Maschine wurden 23 Personen benötigt. Die Tagesproduktion lag je nach Wetterlage bei etwa 18 000 bis 20 000 Strängen. Ein Strang hatte eine Länge von zwei Metern. In der neu erbauten Torfstreifefabrik wurde die bisher nutzlose obere Torfschicht

zu Streu und Mull verarbeitet. Dies fand Abnehmer als Einstreu beim Militär wie auch bei Fuhrleuten, Speditionen und Bauern, aber auch für die Isolierung von Eiskellern. Die Produktion lag bei etwa 30 000 Zentnern im Jahr. Neben der Torfstreifefabrik ent-

standen unter anderem ein Kesselhaus für eine Dampfmaschine, eine Kantine, Schuppen sowie Wohn- und Schlafbaracken.

1891 wurde mit der Planung einer Schmalspurbahn zwischen Schussenried und Buchau (später bis nach Riedlingen) begonnen. Deren Bau begann am 8. April 1896 und endete am 13. Oktober desselben Jahres und trug fortan den Namen Federseebahn.

Die Produktionszahlen lagen im Jahre 1901 bei 500 Kubikmeter Stichtorf, 3500 Tonnen Maschinentorf, 1200 Tonnen Torfstreu und 680 Tonnen Torfmull. Allerdings wurde bereits in den Jahren vorher mehr produziert, da der Absatz der Eisenbahn zurückging.

Als am 29. März 1902 die komplette Torffabrik nahezu abbrannte, entschied die Verwaltung die Anlage näher an die neugebaute Schmalspurbahn/Federseebahn zu legen, da sich der Untergrund auch besser hierfür eignete. Es entstanden wieder ein großes Kesselhaus, ein Vorratsschuppen, ein Wirtschaftsgebäude,





Die Torfstreifefabrik etwa um 1955, unten links erkennt man den Gleisanschluss der Federseebahn, der über eine Weiche an der Verladerampe endet. (Sammlung Walter Hermanutz)



Die neue Torfwerksiedlung im Jahre 1956. Im Vordergrund links erkennt man noch die kleinen Waggons mit Torf. (Sammlung Walter Hermanutz)



Die Brikettfabrik etwa 600 m hinter dem eigentlichen Torfwerk. Die Betonsöckel der Verladerampe sind heute noch zu erkennen. Aufnahme ca. 1950. (Sammlung Walter Hermanutz)

zwei Wohnbaracken, ein Stall und ein massiver Lokschuppen. Im Frühjahr 1903 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden.

Im Jahr 1902 wurde der Grundstock des heutigen Torfwerkes gelegt

Durch den 1. Weltkrieg begannen entscheidende Veränderungen. Viele der Arbeiter mussten ihren Arbeitsplatz verlassen und in den Krieg gegen Frankreich oder Russland ziehen, ihre Arbeitsplätze wurden später durch Kriegsgefangene wiederbesetzt. Nach dem Krieg war die Brennstoffbeschaffung wieder sehr schwierig, sodass neue Moore erschlossen werden mussten.

Auch nach Ende des 1. Weltkrieges kam die Torffabrik nicht zur Ruhe, der Grund hierfür war die Inflation von 1914 bis 1922 und die Hyperinflation im Jahre 1923 mit der Besetzung des Ruhrgebietes durch französische und belgische Truppen. Es wurden immer mehr und neue Geldscheine gedruckt, die nicht gedeckt waren. So standen Beträge auf den Geldscheinen von 50.000 Mark bis hin zu 100 Billionen Mark, ein Liter Milch kostete in Berlin am 9. Juni 1923 rund 1440 Mark, für ein Kilo Kartoffeln mussten die Menschen 5000 Mark zahlen. Der Preis stieg so rapide, dass bereits am 2. Dezember der Liter Milch 360 Milliarden Mark und das Kilo Kartoffeln 90 Milliarden Mark kosteten. Das Geld wurde teils nur gewogen, um den Wert zu ermitteln, es wurde teilweise auch in Waschkörben ausgegeben. Später spielten sogar die Kinder damit, sie bauten zum Beispiel aus den gebündelten Geldscheinen Türme. In Schussenried hatten das staatliche Torfwerk und das Schwäbische Hüttenwerk (SHW) ihre eigenen „Gutscheine“, durch die die Arbeiter bei Abgabe „echtes Geld“ erhielten. Das Geld musste sofort in Waren umgesetzt werden, denn es konnte gut sein, dass man einige Stunden später nichts mehr dafür bekam bzw. wieder mehr bezahlen musste.

Am 15. November 1923 wurde die Papiermark abgeschafft und durch die Rentenmark ersetzt. Der Umrechnungskurs lag bei: 1 Billion Papiermark = 1 Rentenmark. Ab Oktober 1924 wurde zusätzlich die Reichsmark eingeführt, das Verhältnis zur Rentenmark lag bei 1:1. Beide Währungen erhielten ihre Gültigkeit bis zur Währungsreform im Jahre 1948.

Die Brikettfabrik im Jahre 2019.
Im hinteren Bereich kann man Oggelshausen und den Federsee erkennen.
(Sammlung Philipp Mattes)



Im Februar 1922 brannte die Anlage wiederum komplett ab, wurde aber fast identisch an der gleichen Stelle wieder aufgebaut. 1938 wurde etwa 600 Meter vom Torfwerk entfernt die erste und einzige Torfbrikettfabrik in Europa gebaut. Nach einem von Dr. Brune erfundenen Verfahren wurde hierbei der nasse Torf zerkleinert, mit Torfstaub vermischt, getrocknet und in Brikettform gepresst. Dessen Produktion nahm durch den Krieg bedeutend zu. Auch vor feindlichen Luftangriffen blieb man in dieser Gegend verschont, obwohl es einen Luftwaffenflugplatz in der Nähe gab. Gegen Ende des Krieges kam vermehrte Dieselnknappheit auf, und es wurden zivile LKWs, PKWs und auch Fahrschulpanzer mit Holz und Torfvergassern ausgestattet. Die beiden Dieselloks im Ried wurden ebenfalls auf Torf umgebaut. Während des Krieges mussten auch Kinder und Kriegsgefangene im Ried arbeiten. Im Juni 1945 nahm die Brikettfabrik ihre Arbeit unter französischer Besatzungsmacht wieder auf, allerdings ging die gesamte Produktion nach Frankreich.

Die Torfstreifefabrik

1954 wurde hinter der Brikettfabrik eine Siedlung für Vertriebene aus den ehemaligen Ostgebieten (Pommern, Schlesien und Ostpreußen) erschlossen. Insgesamt entstanden acht Grundstücke mit jeweils 25 000 Quadratmetern, auf die etwa 300 Bewerber kamen. Gedacht waren die Höfe als Mischbetriebe, 50 Prozent Acker und 50 Prozent Grünland. Leider konnten die Höfe nicht wie erwünscht bewirtschaftet werden, da auf dem Moorboden eine Landwirtschaft sich als sehr schwierig gestaltete. Ebenfalls war das Klima im Ried rauer als im gesamten Oberschwaben. Das Ergebnis waren Missernten. Somit musste auf reine Grünland-

Links das Gelände der ehemaligen Torfstreifefabrik, ein paar alte Gebäude sind noch erhalten. Rechts hinten die alte Torfwerksiedlung, die alte Bahnlinie der ehemaligen Federseebahn lässt sich noch erahnen.
(Sammlung Philipp Mattes)





Rechts oben das heutige Kieswerk auf dem ehemaligen Torfwerkareal und der entstandene Baggersee. Unten rechts von der Straße erkennt man noch die alte Brikettfabrik und etwas weiter vorne auf der hellen Wiese ein dunkles Viereck, dort befinden sich die Fundamente der alten Verloaderampe. Die Bauernhöfe unten gehören zur neuen Torfwerksiedlung, die nach dem Krieg im Jahre 1954 für Vertriebene aus den ehemaligen Ostgebieten (Schlesien/Pommern/Ostpreußen) entstanden sind. (Sammlung Walter Hermanutz)

wirtschaft umgestellt werden. Dafür waren die Höfe aber nicht ausgelegt und die Bauern mussten wieder einen Kredit für den Umbau aufnehmen, von dem sich viele nicht mehr erholten.

Ebenfalls wurde 1954 die Brikettfabrik geschlossen, Mitte der 1960er auch das restliche Torfwerk. Der Grund hierzu lag daran, dass bereits Anfang der 1950er-Jahre große Teile des Steinhauser Rieds abgebaut waren. Lediglich kleine Reste im „Wilden Ried“ waren noch vorhanden. In seinen besten Zeiten wurden etwa 20 km Schienennetz im Ried verlegt. Etwa 1960 wurde die Brikettfabrik zu einer Hühnerfarm umgebaut, das Gebäude selbst steht heute noch und ist bewohnt. Anfang 1970 war das gesamte Ried bis auf einige Ausnahmen komplett abgebaut. Am 31. Mai 1964 endete der Personenverkehr auf der Schmalspurbahn zwischen Schussenried und Buchau, zum 1. Januar 1969 wurde die Strecke komplett stillgelegt. 1970 wurde die Schmalspurbahn zwischen Schussenried und dem Torfwerk auf ein Normalspurgleis umgebaut, da sich in der Zwischenzeit ein Kieswerk auf dem alten Gelände der Torfwerkfabrik (Torfstreu) angesiedelt hatte.

Die Gebäude der ehemaligen Torfstreifabrik wurden entweder umgebaut oder abgerissen. Der Güterverkehr zum Kieswerk wurde 2002 eingestellt und die Schienen teilweise abgebaut, heute lässt nur noch der Ortsname darauf schließen, dass es hier mal ein Torfwerk gab.

Lediglich weiter vorne im Ort oder auch von der Hauptstraße Bad Schussenried-Bad Buchau ist noch die Siedlung mit Schweizer- oder Russenhäusern zu sehen, die um das Jahr 1920 entstanden sind. Diese aus Holz gebauten Häuser dienten dazu, dass immer ein Stamm von Torfwerkarbeitern vor Ort war. Die Häuser wurden hauptsächlich von deutschen Wehrleuten bewohnt, die vor dem Krieg in der Schweiz lebten, dann aber im Ersten Weltkrieg zum Militärdienst eingezogen wurden und nach dem Krieg nicht mehr in die Schweiz einreisen durften. Diese Häuser werden heute noch von den Bewohnern liebevoll gehegt und gepflegt.

QUELLEN

- Erler, Blasius: Das Heimatbuch von Schussenried. Schussenried 1950.
Flad, Max: Vom Torf und seinem Abbau in Schwaben. In: BC-Heimatkundliche Blätter (1992) Heft 2, S. 40-52.
Kaufmann, Karl: Schussenried in alten Ansichten. Schussenried 1980 (1. Aufl.).
Kaufmann, Karl: Schussenried in alten Ansichten. Schussenried 1995 (2. Aufl.).
Schuler, Alfred: Die Ausgrabungen von 1866 an der Schussenquelle bei Bad Schussenried. In: BC-Heimatkundliche Blätter (1992) Heft 1, S. 27-33.
Seifert, Walter: Der Wandel der Kulturlandschaft des Steinhauser Rieds, vom industriellen Torfabbau bis zur Neubausiedlung. In: Oberschwaben naturnah (2018), S. 15-17.
Willbold, Hans: Das Buchauer Zügler, vom Leben und Sterben einer oberschwäbischen Schmalspurbahn. Ertingen 1996.