

TELMA	Band 28	Seite 309–315	4 Abb.	Hannover, November 1998
-------	---------	---------------	--------	-------------------------

Zur Geschichte der bayerischen Torfwirtschaft und ihrer Bewahrung

History of Bavarian peat industry and its preservation

CLAUS-DIETER HOTZ

Kurzfassung

Zunächst wird die wechselvolle Geschichte der bayerischen Torfwirtschaft seit 1920 beschrieben, deren Ende nun vorherzusehen ist. Deshalb wird kurz dargestellt, wie im Rahmen von Industriedenkmal- und Museumsprojekten diese Geschichte für spätere Generationen bewahrt werden kann.

Abstract

The changefull history of Bavarian peat industry since 1920 is elaborated because here its end is already apparent. In the same time the author demonstrates the means by which past events could be kept alive for future generations in the form of industrial monuments and industrial museum projects.

Nach dem Ersten Weltkrieg galt es, für die Bevölkerung vor allem die vor der Haustür liegenden Torfvorräte als Brennmaterial zu nutzen. Zudem war auch daran gedacht, die Landwirtschaft mit kostengünstigem Einstreumaterial zu versorgen.

Nach der Gründung der „Bayerischen Landestorfwerke“, einem Zusammenschluß der Salinen- und Forstverwaltungen mit der Bayerischen Staatsbank als Gesellschafterin, wurde im Juni 1920 das kurz zuvor in Kraft getretene Torfwirtschaftsgesetz rasch verwirklicht.

In kurzer Zeit entstanden in den ausgedehnten und torfreichen Hoch- und Übergangsmooren Süddeutschlands acht Torfwerke. In den Kendlmühlfilzen, südlich der Bahnstrecke München-Salzburg, waren es gleich zwei, eines davon die sogenannte Torfstreifefabrik. Als Arbeitskräfte wurden hauptsächlich Gefangene aus der zur gleichen Zeit eingerichteten Strafanstalt eingesetzt. Ebenfalls an der Bahnstrecke München-Salzburg, ca. 45 km östlich vom bereits beschriebenen Standort, entstand das Torfwerk Ainring. Brenn- und Streutorf waren auch hier die wichtigsten Erzeugnisse aus der damals rund 50 ha großen Fläche des Torfwerkes im Ainringer Moos.



Abb. 1: Gestochener Torf wird auf die Feldbahn verladen – Preisinger Moos bei Traunstein, Oberbayern, um 1920
 Cut peat being loaded upon light rail – Preising Moos near Traunstein, Upper Bavaria, approx. 1920

Kaum 10 km davon entfernt wurden ca. 250 ha Mischwald gerodet und das größte Torfwerk mit Unterküften für mehr als 250 Arbeiter errichtet. Das Torfwerk Schönram hatte über eine eigene Schmalsspurbahn (600 mm) nach 3,6 km Anschluß an die sogenannte Tauernbahn München-Freilassing. Bereits 1921 wurden 1.500 Eisenbahnwaggons mit rund 15.000 t Brenntorf abgefertigt.

Auch das älteste Torfwerk Bayerns in Raubling-Nicklheim (1876 gegründet) wurde nun als Großbetrieb der „Landestorfwerke GmbH“ geführt, wofür 600 ha Hochmoorflächen verfügbar waren. Bereits vorhandene Siedlungen am Rande des Moores wurden für die aus mehreren hundert Mann bestehende Belegschaft vergrößert. Bahnanschluß bestand zur Strecke München-Kufstein.

In der Nähe von Schongau, nördlich vom Lech, entstand am Rande des weitläufigen Hochmoores „Süßer Flecken“ das Torfwerk Peiting. Das Produktionsprogramm entsprach dem der bereits genannten Torfwerke.

Nach Überwindung der Weltwirtschaftskrise nahm die Staatliche Salinenverwaltung Rosenheim ihre Torfwerke aus der „Landestorfwerke GmbH“ heraus und brachte sie in die neu gegründete „Bayerische Berg-, Hütten- und Salzwerke AG (BHS) ein. Nachdem 1932 das salinarische Torfwerk in der Kendlmühlfilzen der Staatsjustizverwaltung über-

tragen und von 1941 ab das Torfwerk Ainring als Nebenbetrieb der Staatsforstverwaltung geführt wurde, löste sich die „Landestorfwerke GmbH“ auf.

Not und Wirren nach dem Zweiten Weltkrieg lösten erneut einen großen Bedarf an Brenntorf aus, so daß die Torfwerke wiederum einen sicheren Absatz zu verzeichnen hatten. Zudem gab es für Einheimische und Flüchtlinge Arbeit, die zwar mühsam und anstrengend war, aber doch dazu beitrug, den Lebensunterhalt zu sichern. Das Barackenlager in der Schönramer Filzen ist dafür ein Beweis: Von 1946 bis 1950 waren jährlich im Durchschnitt ca. 300 Personen beschäftigt.

So überrascht es nicht, daß 1946 der Verband „Bayerische Torfindustrie“ gegründet wurde, dessen Aufgabe es laut Satzung unter anderem war, seine Mitglieder in allen tariflichen, sozialpolitischen und arbeitsrechtlichen Belangen zu beraten und zu vertreten. Wenige Jahre später gehörten dem Verband über 110 Betriebe unterschiedlicher Größe an.

An zahlreichen Arbeitsplätzen in Büros, Werkstätten und auf den Torffeldern erbrachten Ingenieure, Werkmeister, Maschinisten, aber auch einfache Arbeiter mit nur knapp verfügbarem Material und Gerät bedeutende Leistungen des Maschinenbaus und sorgten dafür, daß Torfbagger, Planierschnecken und Förderbänder liefen. An dieser Stelle sei an den bekannten Torfmaschinenbauer KARL-HINRICH RICHARD erinnert. Er wurde 1985 anläßlich der Mitgliederversammlung der DGMT in Karlsruhe durch die Verleihung der C. A. WEBER- Medaille für seine Verdienste geehrt (LÜTTIG 1985).

Der stetige Absatzverlust vor allem bei Brenn- und Streutorf veranlaßte die Torfwerke, neue Produkte wie Torfdünger und Kulturerde, in Kunststoffsäcke verpackt, dem Verbraucher anzubieten. Sehr deutlich belegen dies die Absatzzahlen für die Jahre 1953 bis 1963 (VIDAL & JORDAN 1964).

Von einem Maximum im Jahre 1956 abgesehen ist ein ständiger Rückgang der Brenntorferzeugung von 1953 bis 1960 festzustellen. Seit 1960 steigt die Produktion wieder leicht an und verläuft danach in etwa gleichbleibender Höhe. Gegenläufig ist die Düngertorfproduktion. Die gestrichelte Linie läßt einen starken Anstieg von 1959 ab erkennen, d.h. eine Zunahme der Produktion. Die gepunktete Linie zeigt die Produktion von Ballentorf. Der im Jahre 1962 einsetzende Rückgang ist auf die zunehmende Verpackung in Kunststoffsäcken zurückzuführen.

Diese Zahlen sind übrigens die letzten zuverlässigen Angaben. Die Anzahl der torfverarbeitenden Betriebe in Bayern ging stark zurück und das Statistische Landesamt durfte aus datenschutzrechtlichen Gründen keine landesbezogenen Zahlen mehr veröffentlichen.

Nach außen hin wurde der spürbare Rückgang bei Torferzeugnissen schließlich mit dem Ende des Verbandes „Bayerische Torfindustrie“ im Jahre 1968 deutlich. Mit Ausnahme des Torfwerkes in Rottau, welches nach einigen Jahren des Stillstands ein Privatunternehmer zur Herstellung von Garten- und Düngertorf übernommen hatte, war in Bayern ausschließlich die BHS für großflächigen Torfabbau und für die Torfverarbeitung

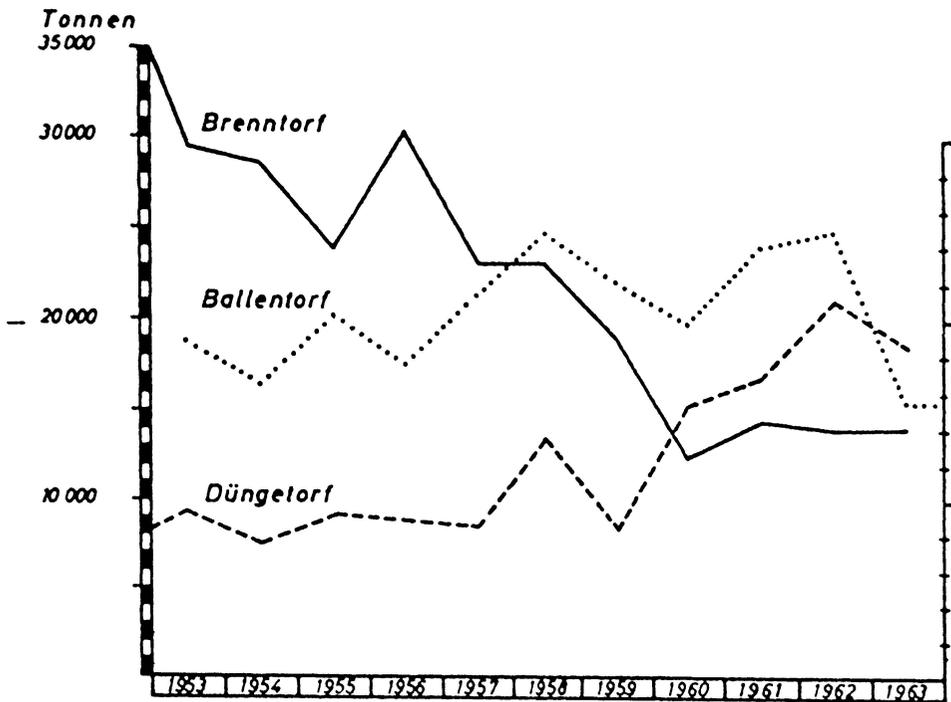


Abb. 2: Industrielle Torfproduktion in Bayern 1953–1963, Produktionsstatistik (VIDAL & JORDAN 1964)

Industrial peat production in Bavaria 1953–1963, Products Statistic (VIDAL & JORDAN 1964)

bestimmend. Fräsmaschinen fuhren in den Mooren zwischen Inn und Salzach über große Torffelder und produzierten beachtliche Frästorfmenngen.

Das Ende der Torfwerke Rottau (1988) und Peiting (1990) schaffte die Möglichkeit, Hochmoorlandschaften zu erhalten und Fauna und Flora der noch verbliebenen naturnahen Restflächen zu schützen. Im südbayerischen Raum sind inzwischen nur noch drei Werke der 1991 privatisierten BHS, die im Unternehmen EUFLOR mit Geschäftssitz in München zusammengefaßt sind, übrig geblieben. Es sind dies die Torfwerke Nicklheim und Eulenaus im Landkreis Rosenheim und Ainring im Landkreis Berchtesgadener Land. Auch deren Ende ist allerdings abzusehen, seitdem der Freistaat Bayern als Grundeigentümer nur noch Pachtverträge für die Dauer von 10 bis 12 Jahren abgeschlossen hat.

Diese Entwicklung gibt Anlaß, alles zu versuchen, um Zeugnisse der über 100jährigen Industriegeschichte der bayerischen Torfwirtschaft zu bewahren. Im norddeutschen Raum ist dafür das Emsland-Moormuseum in Groß Hesepe ein herausragendes Beispiel.

Ebenso interessant wie die Geschichte der Torfwirtschaft ist die der Feldbahnen. ANDREAS CHRISTOPHER stellt in seinem Buch „Die Feldbahn“ (CHRISTOPHER 1989: 40) fest, daß sich seit dem Beginn des industriellen Torfabbaus bis heute keine brauch-



Abb. 3: Torfbahnhof Rottau im Chiemgau, kurz vor der Einstellung des Betriebs (1988)
Peat railway station at Rottau in the Chiemgau, shortly prior to shut-down (1988)

bare Alternative für die Feldbahn fand, um den in den Mooren gewonnenen Torf abzutransportieren. Nachdem durch die Aufgabe zahlreicher Torfwerke schon etliche dieser Schmalspuranlagen für immer verschwanden, sind hier aus der Sicht des Industriedenkmalschutzes Maßnahmen zu ihrer Sicherung unerlässlich.

Inzwischen gibt es im süddeutschen Raum den Torfbahnhof Rottau im Chiemgau als überregionales Industriedenkmal mit 2 km verbliebener Feldbahnstrecke der Spurweite 880 mm im angrenzenden Gelände. Mit dem angegliederten Moor- und Torfmuseum ist diese Gesamtanlage zu einem wichtigen und beliebten Besuchsobjekt geworden.

Von den verbliebenen Torfwerken zwischen Inn und Salzach kommt dem Torfwerk Ainring, in der Nähe von Salzburg gelegen, für eine historische Darstellung der bayerischen Torfwirtschaft künftig eine besondere Bedeutung zu. Hier gilt es, neuzeitliche Förder- und Verpackungstechniken zu zeigen sowie eine Feldbahngleisanlage der Spurweite 600 mm auf einer Länge von etwa 6 km im Moor zu erhalten, und dieses vom Menschen weitgehend veränderte Moor samt der künftigen Renaturierungsmaßnahmen für Besucher erlebbar zu machen.



Abb. 4: Torfwerk Ainring, Landkreis Berchtesgadener Land, noch voll in Betrieb
Peat work at Ainring, district Berchtesgadener Land, still fully functioning

Alle Anlagen der anderen Torfwerke, insbesondere die Feldbahnstrecken in den Hochmoorflächen, werden abgebaut oder allmählich unter dichten Heidekrautbeständen verschwinden. Mit kostspieligen Wiedervernässungsmaßnahmen wird gar ein Teil der technischen Anlagen, zusammen mit den einst unerläßlichen und so mühsam gezogenen Entwässerungsgräben, überflutet. In Rottau, und hoffentlich später auch in Ainring, sollte aber ein Teil dieser Industriegeschichte lebendig bleiben. Die Menschen des 21. Jahrhunderts können dann auf einem Spaziergang über die Moorflächen vielleicht nachempfinden, was mehr als 30 Jahre lang für die Bevölkerung lebensnotwendig war und weitere 50 Jahre nützlich erschien.

Literaturverzeichnis

- CHRISTOPHER, A. (1989): Die Feldbahn. – 120 S., 360 Abb.; Gifhorn (I. Zeunert-Verlag).
HOTZ, C.-D. (1995): Der Torfbahnhof Rottau im Chiemgau – ein Industriedenkmal im Moor. – *Telma* 25: 281–284, 4 Abb.; Hannover.

LÜTTIG, G. (1985): KARL-HINRICH RICHARD. – *Telma* **15**: 23–26; Hannover.

VIDAL, H. & JORDAN, F. (1964): Die Torfwirtschaft in Bayern, Entwicklung seit 1953, augenblicklicher Stand und Zukunftsaussichten. – *Bayer. landw. Jb.* **41**, 8: 987–997; München.

Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Verwaltungswirt (FH) C.-D. HOTZ
Samerweg 8
D-83224 Grassau/Chiemgau

Manuskript eingegangen am 2. Mai 1998